TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-06-07 TRN 2017-0055

Handläggare:
Susanne Skärlund

Tillväxt- och regionplane-
nämnden

Godsstrategi för Stockholmsregionen

Ärendebeskrivning

Förslaget till Godsstrategi för Stockholmsregionen är ett uppdrag från landstingsfullmäktiges budget 2017. Ett inriktningsbeslut fattades i juni 2017 av Tillväxt- och regionplanenämnden och en remiss genomfördes mellan den 21 december 2017 till den 2 mars 2018, då omkring 70 svar inkom.

För Stockholmsregionen, som är Sveriges största konsumentmarknad, är en av de största framtida samhällsutmaningarna att kunna möta det ökade behovet av gods- och persontransporter. Strategin redovisar en strategisk inriktning med tre insatsområden där det behövs regional kraftsamling och genomförande för att hantera regionens utmaningar avseende gods.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, TRN 2017-0055, 2018-06-07
Godsstrategi för Stockholmsregionen
Bilaga 1, Kartbilaga
Remissredogörelse för Godsstrategi för Stockholmsregionen

Förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta

att föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige att godkänna Godsstrategi för Stockholmsregionen.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har utifrån landstingsfullmäktiges uppdrag 2017 arbetat fram en Regional godsstrategi för Stockholmsregionen. Arbetet har skett genom en bred regional samverkansprocess under hösten 2017 och i en workshopserie.

Syftet med godsstrategin är att ge en strategisk vägledning för länets kommuner och andra aktörer, bidra till att hantera länets långsiktiga utmaningar avseende gods samt att hitta smarta och resurseffektiva lösningar för gods och logistik i en växande region. Den stora samhällsutmaningen är att möta behovet av ökade transporter och ökad framkomlighet i transportsystemet samtidigt som trängseln behöver minska och klimatmålet om ett fossilfritt samhälle 2045 ska uppnås. Person- och godstransporter samsas i transportsystemet, både på väg och järnväg, vilket är en stor utmaning för regionen. Detta både vad gäller utrymmet i själva transportsystemet men även som en målkonflikt om markanvändningen mellan godshantering och bebyggelseutveckling i stationsnära lägen.

Strategin är ett underlag för aktörers strategiska planering på kommunal, regional och nationell nivå. Strategin kan därmed bidra till att nå regionens långsiktiga utvecklingsmål och till genomförandet av den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

I strategin lyfts tre strategiska insatsområden fram som är avgörande för att hantera regionens utmaningar för godset; att minska trängseln och öka framkomligheten i transportsystemet när godsflödena ökar, att hantera målkonflikter i täta stadsmiljöer samt att nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem till 2045.

Godsstrategin är ett planeringsunderlag och utgör ett ramverk för det fortsatta arbetet och genomförandet av de strategiska insatsområdena. Den är också utgångspunkt för ett konkretiserat genomförande, där landstinget har en drivande roll tillsammans med regionens andra aktörer – inte minst länets kommuner.

Arbetet med godsstrategin behöver ha återkommande uppföljnings- och kontrollstationer. Ett nära samspel med regionens aktörer krävs i både genomförande, kunskapshöjning och i uppföljningsarbetet.

Bakgrund
Landstingsfullmäktige gav i budget för år 2017 Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRN) i uppdrag att ta fram en godsstrategi för Stockholms län.

Stockholmsregionens befolkning växer snabbt. År 2050 väntas befolkningen ha ökat med cirka 1,2 miljoner. För Stockholmsregionen, som är Sveriges största konsumentmarknad, är en av de största samhällsutmaningarna att möta det ökade behovet av gods- och persontransporter. Det samtidigt som vi behöver minimera trängseln, öka framkomligheten i transportsystemet och nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem till 2045.

Under 2017 arbetades ett förslag till godsstrategi för Stockholmsregionen. Det genomfördes en workshopserie med ett brett deltagande och förankring med aktörer i regionen, såsom kommuner, statliga organ, transportaktörer, akademin m.fl. Tillväxt- och regionplanenämnden beslutade den 7 december 2017 sända förslag till godsstrategi för Stockholmregionen på remiss under perioden 21 december 2017–2 mars 2018.

Syftet med godsstrategin är att ge en strategisk vägledning för länets kommuner och aktörer och bidrar till att nå målen och genomförandet av den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

Överväganden
Stockholms län är den största konsumentmarknaden i landet. Ett funktionellt transportsystem med noder och länkar är nödvändigt för att godstransporterna ska kunna genomföras. Några av regionens viktigaste utmaningar är att minska trängseln och öka framkomligheten i transportsystemet när godsflödena ökar, hantera målkonflikter i täta stadsmiljöer och att nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem till 2045. Strategin siktar mot att hantera dessa utmaningar.

Godsstrategin är ett planeringsunderlag och utgör ett ramverk i regionen för det fortsatta arbetet och genomförandet av de strategiska insatsområdena. Syftet med strategin är att ge strategisk vägledning för landstingets regionala utvecklingsarbete, för länets kommuner och andra aktörer, att bidra till att hantera länets långsiktiga utmaningar och att hitta smarta och resurseffektiva lösningar för gods och logistik i en växande region. Strategin är ett underlag för aktörers strategiska planering på kommunal, regional och nationell nivå. Strategin kan därmed bidra också till att nå regionens långsiktiga utvecklingsmål och till genomförandet av den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

Gods som ska till Stockholmsregionen passerar någon form av nod för omlastning till ett annat fordon eller trafikslag. Gods som har Stockholm som slutdestination omlastas i de allra flesta fallen till vägtransport i det sista ledet i transportkedjan, den s.k. last mile. Detta medför trängsel i transportsystemet, framförallt i den centrala regionkärnan med negativa konsekvenser för både godstransporter och övrig nyttotrafik. Trängsel i transportsystemet och brist på framkomlighet är i Stockholmsregionen ett hinder för näringslivets transporter vilket påverkar företagens verksamhet och innebär negativa konsekvenser för Stockholms internationella konkurrenskraft.

Person- och godstransporter samsas i transportsystemet, både på väg och järnväg, vilket är en stor utmaning för regionen. Detta både vad gäller utrymmet i själva transportsystemet men även som en målkonflikt om markanvändningen mellan godshantering och bebyggelseutveckling i stationsnära lägen. Närheten till järnväg är viktig för omlastning av gods, men är också strategiskt viktig för bostadsbyggande.

Godsstrategin adresserar de utmaningar som finns i en region med snabb befolkningstillväxt, ekonomisk tillväxt, ökad bebyggelsetäthet och ofta potentiella målkonflikter mellan hög tillgänglighet, farligt gods i täta stadsmiljöer och många aktörer i komplexa samhällssystem. Genomförandet av strategin kan bidra till att stärka samhandling inom godsområdet och att öka kunskapen om vilka systemsamband godset behöver för att hanteras resurseffektivt i en växande region.

Arbetet med strategin har visat på en regional samsyn om de viktigaste regionala utmaningarna med de ökade godstransporterna och hur regionens aktörer tillsammans kan hantera dessa. Strategin redovisar en strategisk inriktning och de insatser där det behövs regional kraftsamling och genomförande för att hantera regionens utmaningar.

De tre strategiska insatsområdena är:

- Tillgänglig transportinfrastruktur av god kvalitet i hela regionen.
- Urbana miljöer med god och klimatsmart försörjning av varor och material.
- Stärkt förståelse för och ökad kunskap om godstransporternas systemeffekter.

Genomförande krävs inom:

- Samverkan, planering och styrning
- Infrastruktur för godstransporter i regionen
- Effektiv logistik
- Teknik och innovation
- Ökad kunskap

För en effektiv och resurseffektiv framtida godsstruktur i regionen är det avgörande med en starkare uppkoppling mot det storregionala, nationella och europeiska transportsystemet, liksom att hantera den utmaning som stadsbyggandet och förtätning har i en växande region.

Remissen har haft stor betydelse för arbetet. Sammanlagt har drygt 70 remissvar inkommit och dessa ger generelltett starkt stöd för arbetet med godsstrategin. Den generella bild som framträder av inkomna remissvar är att instanserna har en positiv grundsyn på att en godsstrategi tas fram. Det uttrycks att det finns ett behov av en strategi och förslaget uppfattas av de flesta remissinstanser fånga de utmaningar som är kopplade till infrastruktur och godstransporter i regionen. Ett flertal remissinstanser lyfter särskilt fram strategins betydelse för att bidra till regional samsyn på utmaningar, målsättningar och prioriteringar. Strategin har förtydligats utifrån inkomna remissvar och kopplingen till mål och prioriterade åtgärder i RUFS 2050 och det storregionala perspektivet i transportsystemet har tydliggjorts. Strategisk inriktning för transportsektorn och transportsystemet som anges i Landstingets Klimatfärdplan 2050 återfinns i godsstrategin. Förtydligande har även gjorts så att insatser för att hantera klimatutmaningen synliggörs i framförallt den strategiska inriktningen.

Därutöver har strategin förstärkts vad gäller den rumsliga dimensionen vilket har efterfrågats av flera remissinstanser. Rumsliga dimensioner från globalt, nationellt, storregionalt till regionalt och lokalt exemplifieras för godstransporter och transportsystemet i fråga om markanvändning och utmaningar. Även frågor om risk, säkerhet och beredskap har utvecklats i strategin, dels i utmaningar, men även i den strategiska inriktningen.

Inom ramen för arbetet med godsstrategin har förvaltningen även genomfört en förstudie om analys av målpunkter för farligt gods. Denna ligger bland annat till grund för utmaningar och den strategiska inriktningen.

Godsstrategin är ett planeringsunderlag och utgör ett ramverk i regionen för det fortsatta arbetet och genomförandet av de strategiska insatsområdena. Arbetet med godsstrategin behöver löpande följas upp och ett nära samspel med regionens aktörer krävs i både genomförande, kunskapshöjning och uppföljningsarbete.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Framtagande av en regional godsstrategi ligger inom förvaltningens löpande uppdrag och de personella och ekonomiska resurser som tas i anspråk hanteras inom ramen för av landstingsfullmäktige beslutad budget.

Genomförandet av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, och därtill hörande strategiska dokument förutsätter att landstinget deltar i arbetet med de regionala prioriteringarna och aktivt följer utvecklingen i regionen.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets miljöpolitiska program, Miljöprogram 2017-2021 har hänsyn till miljön beaktats och det bedöms att en särskild miljökonsekvensbedömning för beslutet att godkänna den regionala godsstrategin inte är relevant.

Hanna Wiik
Förvaltningschef

Susanne Skärlund
regionplanerare

Godsstrategi för Stockholmsregionen

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, TRF, arbetar med regional utvecklingsplanering i Stockholms län. TRF är en del av Stockholms läns landsting, SLL, och arbetar på uppdrag av tillväxt- och regionplanenämnden, TRN. Vi möjliggör en hållbar utveckling i Stockholmsregionen genom en regional utvecklingsplanering som grundas på kvalificerat underlag och analys. Genom samverkan och kommunikation bidrar vi till att regionens aktörer når en samsyn gällande regionens utveckling. Vi tar initiativ till och skapar förutsättningar för att visioner, mål, strategier och åtaganden i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS, kan förverkligas.

Vi bevakar systematiskt utvecklingen i regionen och omvärlden. I vår rapportserie presenteras kunskapsunderlag, analyser, scenarion, kartläggningar, utvärderingar, statistik och rekommendationer för regionens utveckling. De flesta rapporterna har tagits fram av forskare, utredare, analytiker och konsulter på uppdrag av TRF.

Citera gärna innehållet i rapporten men uppge alltid källan. Även kopiering av sidor i rapporten är tillåtet, förutsatt att källan anges och att spridning inte sker i kommersiellt syfte. Att återge bilder, foto, figurer och tabeller (digitalt eller analogt) är inte tillåtet utan särskilt medgivande.

TRF är miljöcertifierade enligt ISO 14001 i likhet med landstingets samtliga förvaltningar. Landstingets upphandlade konsulter möter särskilt ställda miljökrav. Denna trycksak är tryckt enligt SLL:s miljökrav.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Box 22550, 104 22 Stockholm
Besök: Norra stationsgatan 69
Telefon växel: 08-123 130 00
E-post: trf@sll.se
www.sll.se
www.rufs.se
Ansvarig handläggare:
Konsulter:

Innehåll

En vägledande strategi 4
Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 5
Regional klimatfärdplan och Landsbygds- och skärgårdsstrategi 5
Omvärldstrender 6

Vision: Europas mest attraktiva storstadsregion 8

Godstransporter – nuläge och utblick mot 2050 9
Stockholm i en internationell kontext 9
Godstransporter inom Stockholms län 11

Utmaningar 15
Kapacitet och framkomlighet 16
Urbanisering och förtätning 16
Systemeffekter och styrning för hållbar utveckling 17
Risk, sårbarhet och beredskap 18

Strategisk inriktning 19
Strategiska insatsområden 19

Genomförande 21
Samverkan, planering och styrning 21
Infrastruktur för godstransporterna i regionen 22
Effektiv logistik 22
Teknik och innovation 23
Ökad kunskap 24

Källförteckning 25

En vägledande strategi

Stockholmsregionens befolkning växer snabbt. 2050 väntas befolkningen ha ökat med cirka 1,2 miljoner invånare. För Stockholmsregionen, som är Sveriges största konsumentmarknad, är en av de största samhällsutmaningarna att möta det ökade behovet av gods- och persontransporter. Samtidigt behöver vi minska trängseln, öka framkomligheten och nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem till 2045. Individers och företags val och mönster förändras i snabb takt, vilket påtagligt förändrat godshanteringens förutsättningar. Godstransporterna är nödvändiga för att försörja länets invånare med livsmedel, jordbruksprodukter och kläder, samt transporter av avfall, bränslen och för att kunna bygga nya bostäder och ny infrastruktur.

Den så kallade nyttotrafiken, alltifrån näringslivets transporter, räddningstjänst, transporter av läkemedel till avfallstransporter, utgör en stor andel av trafikarbetet i Stockholms län och är en förutsättning för en robust och ekonomiskt framgångsrik region. Stockholmsregionen är en konsumtions- och importstark region, med ett näringsliv som har ett stort behov av effektiva och säkra transporter. Trängsel i transportsystemet och brist på framkomlighet är i Stockholmsregionen ett hinder för näringslivets transporter vilket påverkar företagens verksamhet och innebär negativa konsekvenser för Stockholms internationella konkurrenskraft. Transportsystemets störningskänslighet kostar, både för företag och samhället vilket innebär att vissa arbeten inte kan utföras och att företag inte kan växa i den takt som de annars skulle gjort.

Det är nödvändigt med en effektiv godshantering och varuförsörjning för att uppnå målen om ett effektivt, hållbart nyttjande av transportsystemet samt utveckling av den nationella och internationella konkurrenskraften. Strategin hanterar de regionala utmaningar som finns i en region med snabb befolkningstillväxt, ekonomisk tillväxt, ökad bebyggelsetäthet och ofta potentiella målkonflikter mellan hög tillgänglighet, farligt gods i täta stadsmiljöer och många aktörer i komplexa samhällssystem. Godsstrategin bidrar till att definiera och förtydliga de behov som finns för godsutveckling i en växande region. Ju tidigare frågan kommer in i planeringen, desto ”lättare” blir det att göra plats för detta i en växande region så att det inte på ett onödigt eller ineffektivt sätt skulle begränsa den så nödvändiga planeringen av bostadsbyggande.

Godsstrategin är vägledande för landstinget, länets kommuner och andra aktörer och bidrar till att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050. Strategin visar på en regional samsyn om de viktigaste regionala utmaningarna med de ökade godstransporterna och hur regionens aktörer tillsammans ska hantera dessa. Strategin redovisar strategisk inriktning och insatser där det behövs regional kraftsamling för genomförande. Tre strategiska insatsområden lyfts fram, som är avgörande för att hantera regionens utmaningar för godset.

Godsstrategin är ett planeringsunderlag med ambitionen att gods-/citylogistik och omlastningsfrågor framöver tydligare skulle kunna tas omhand inom ramen för kommunernas översiktsplanering. Strategin utgör ett ramverk i regionen för det fortsatta arbetet och genomförandet av de strategiska insatsområdena. Den är också utgångspunkt för ett konkretiserat genomförande, där landstinget har en drivande roll tillsammans med regionens andra berörda aktörer. Kommunerna är en viktig aktör i

genomförandet i och med sitt planeringsansvar och att de ofta äger mark. Arbetet med godsstrategin behöver löpande följas upp och ett nära samspel med regionens aktörer krävs i både genomförande, kunskapshöjning och uppföljningsarbete.

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Den regionala godsstrategin för Stockholmsregionen ska bidra till att hantera regionens utmaningar, och därmed till att genomföra RUFS 2050. Utgångspunkterna är den vision och de långsiktiga mål som beskrivs i RUFS 2050, liksom fyra av de utpekade utmaningarna som har starkast anknytning till godstransporter och transportsystemet;

- Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa.
- Att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter att växa.
- Att vara en internationellt ledande storstadsregion i en växande global konkurrens.
- Att minska klimatpåverkan och samtidigt möjliggöra ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt.

Till varje långsiktigt mål finns fyra delmål till 2030 och för att vägleda arbetet på kort sikt finns totalt nio regionala prioriteringar. De regionala prioriteringarna pekar på de viktigaste frågorna som Stockholmsregionens aktörer gemensamt behöver kraftsamla kring.

I RUFS 2050 sammanfattas sex rumsliga principer för Stockholmsregionens rumsliga utveckling. Dessa uttrycker vad regionen behöver utgå ifrån i den rumsliga planeringen. En av dessa, ”Resurseffektiva system för människor och gods”, utgör en av utgångspunkterna för godsstrategin.

Figur 1 Resurseffektiva system för människor och gods. Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

RUFS 2050 redovisar även hur transportsystemet behöver utvecklas i regionen.
De regionala ställningstaganden när det gäller godstransporter är att;

- Planera för ett resurseffektivt transportsystem
- Skapa en hållbar och effektiv struktur för godstransporter
- Reservera anläggningar för bränsle- och ballastanläggningar
- Behåll och skapa nya anläggningar för varuhantering
- Effektivisera distributionstrafiken
- Säkerställ och utveckla Stockholmsregionens flygtillgänglighet

Regional klimatfärdplan och Landsbygds- och skärgårdsstrategi

Landstinget har tagit fram strategier som kompletterar RUFS 2050. Landstingets klimatfärdplan är en vägledande strategi för att minska de direkta växthusutsläppen i Stockholmsregionen. Den ska bidra till genomförandet av RUFS 2050:s klimatmål, närmare bestämt att minska de samlade direkta växthusgasutsläppen med cirka 60

procent till år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska länet, precis som hela landet, inte ha några netto-växthusgasutsläpp alls. Viktiga ledstjärnor är omställningen mot ett fossiloberoende inom alla sektorer och en etablering av ett transportsnålt samhälle. En av fem strategiska insatsområden i klimatfärdplanen är ”Fokusera på transport- och bebyggelsesektorn” där godstransporter och logistik spelar en viktig roll för att lyckas med klimatomställningen. I klimatfärdplanens underlagsrapport finns ett antal förslag till konkreta insatser som kan utföras i denna långvariga omställning.

Landsbygds- och skärgårdsstrategin syftar till att stärka möjligheten att bo och verka i länets mer glest befolkade områden. En av fyra insatsområden i landsbygds- och skärgårdsstrategin är ”Förbättra tillgängligheten”. För varje insatsområde redovisar strategin delstrategier, bland annat om transportsamverkan och utveckling av vägnätet samt säkerställande av godstransporter och farleder.

Omvärldstrender

Globalisering

En ökad globalisering innebär att ekonomierna världen över blir mer sammanlänkade. Kunskap och internationellt utbyte ökar, digitalisering och trender sprids snabbare, vilket kan vara drivkrafter för en ökad, global konsumtion. Den ökade internationaliseringen av handeln kan innebära att produktionsanläggningar flyttas till regioner med billig arbetskraft och gynnsamma regelverk, vilket skulle medföra fler och längre godstransporter.

Urbanisering

Sverige är ett av Europas mest urbaniserade länder. Allt fler flyttar till ett antal växande regioner, vilket möjliggör en ekonomisk tillväxt i dessa regioner och ställer samtidigt krav på infrastruktur och kollektivtrafik. Urbaniseringen kan öka användningen av kollektivtrafik och cykel när styrmedel implementeras samt att en förtätning kan öka kundunderlaget och minska avstånden. En ökad urbanisering innebär också ökade godstransporter eftersom dessa genereras av produktion och konsumtion som är störst i tätbefolkade områden. Både ett ökat byggande av bostäder och infrastruktur samt ökade avfallsmängder i städerna leder också till fler godstransporter.

Digitalisering och teknisk utveckling

Den pågående digitaliseringen och teknikutvecklingen utvecklas snabbt, förändrar vårt samhälle i stort och påverkar alla områden, sektorer och verksamheter. Den digitala tekniken förändrar även konsumentbeteenden. E-handelns omsättning har ökat från 4,9 mdkr 2003 till 57,9 mdkr 2016.[1] E-handelns tillväxt spås fortsätta bli stark framöver. Affärskedjornas fortsatta satsningar på digitala kanaler, livsmedelsbranschens framfart och mognare e-handelskonsumenter bidrar till tillväxten. En allt större andel av försäljningen går via utländska webbutiker. E-handeln genererar transporter till konsument men också returtransporter av återlämnad vara, vilket har ökat under de senaste åren.

[1] E-barometern Årsrapport 2016, PostNord i samarbete med Svensk Digital Handel och HUI Research.

Teknikutveckling och digitalisering bidrar till en effektiv resursanvändning av transportsystemet. Kunskaper och insikter om ändliga och knappa resurser förväntas påskynda teknikutvecklingen som är kopplad till energi och transporter. Teknikutvecklingen kan bidra till att minska utsläppen från transporter och till ett effektiviserat transportsystem. På sikt kan digitalisering och teknikutveckling att innebära eller möjliggöra en ökad andel elbilar, automatisering med självkörande bilar och automatiserade fartyg och tåg, nya och intelligenta transportsystem, kollonkörning på väg, geofencing och styrning samt fordon och bränslen med låg miljöpåverkan.

Vision: Europas mest attraktiva storstadsregion

Figur 2. RUFS 2050 fyra mål, delmål och prioriteringar

I figuren tydliggörs de kopplingar som finns till de regionala prioriteringarna i RUFS 2050; Att öka bostadsbyggandet och skapa attraktiva livsmiljöer, Att styra mot ett transporteffektivt samhälle, Att stärka den internationella ställningen genom fler etableringar, besök och ökad internationell handel samt Att öka de eldrivna person- och varutransporterna.

Godstransporter – nuläge och utblick mot 2050

I Stockholms län bor det drygt 2,2 miljoner invånare och befolkningen i länet förväntas öka till 3,4 miljoner invånare till år 2050.[2] Befolkningsökningen beräknas generera mer persontransporter – arbets- och fritidsresor, och ökade godstransporter både vad gäller varuförsörjning, materialförsörjning för byggande och ny transportinfrastruktur, avfallshantering och energiförsörjning m.m.

Stockholmsregionen har idag en stark ekonomisk tillväxt, där produktiviteten och befolkningstillväxten är högre i Stockholmsregionen än i övriga landet och högre än i de flesta andra storstadsregionerna i Europa. Regionen står för nästan en tredjedel av Sveriges BNP. Den ekonomiska utvecklingen påverkar våra möjligheter att konsumera. När utrymmet för konsumtion blir större ökar inköp av sällanköpsvaror. Det innebär högst sannolikt fler globala och lokala transporter.

Stockholm i en internationell kontext

Godstransporterna och varuförsörjningen i Stockholms län är en del av ett nationellt och internationellt transportsystem. I regionen konsumeras mer gods än vad som produceras, vilket innebär att transporterna till länet är mycket mer omfattande än de som går från regionen. Godstransporterna kan delas in i två huvudsakliga grupper: fjärrtransporter och distributions- och returtransporter.

Sveriges och Stockholms handelsrelationer är starkt inriktade mot länderna i närområdet. Tre fjärdedelar av utrikeshandeln med varor sker med Europa och cirka 45 procent med länderna i Östersjöområdet, inklusive de nordiska grannländerna. Trenden visar att handelsutbytet med Europa ökar i betydelse. Sveriges enskilt största handelspartner är Tyskland, följt av de nordiska grannländerna, Storbritannien och USA. Kina har haft ett växande utbyte med Sverige. Det blir allt viktigare att utveckla relationerna och utbytet med tillväxtekonomierna, framför allt i Asien. Förändringar i tillväxtekonomier kan komma att påverka de globala transportstråken i framtiden.

Infrastruktur för handel och flöden

Den europeiska kopplingen till transportsystemet i Stockholmsregionen berör hela länet genom de stora väg- och järnvägsstråken, viktiga hamnar och sjöfart, logistikområden och flygplatser. Målet med EU:s transportpolitik är att få till stånd ett transportsystem inom EU som stödjer ekonomiska framsteg och tillväxt, ökar konkurrenskraften och erbjuder transporter av hög kvalitet samtidigt som resurserna används effektivare. Det transeuropeiska nätverket för transporter, TEN-T, utgör stommen i EU:s transportpolitik och är särskilt viktiga länkar och noder för flöden av personer och gods i Europa. TEN-T omfattar både transportinfrastruktur och de tjänster som krävs för att det ska fungera och binder samman viktiga urbana områden i Europa. Samtidigt finns det betydande utmaningar, bland annat en långsiktigt osäker tillgång till olja och transportsystemets omställning till fossiloberoende och mer sparsamma fordon, flygplan

[2] Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2017:02

och fartyg. Av de nio stomnätskorridorer som EU har pekat ut berör Scandinavian-Mediterranean (ScanMed) Stockholms län. För sjöfarten finns i TEN-T-konceptet ”Motorvägar till sjöss” som syftar till att införa nya intermodala och maritimbaserade logistikkedjor i Europa.

Karta 1. Huvudtransportkorridorer för person- och godstransporter, TEN-T, för norra Europa. Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

Det europeiska transportnätverket för vägar, järnvägar, inre vattenvägar, hamnar, terminaler och flygplatser består av två lager:

1. Ett stomnät (core network) som utgör en delmängd av det övergripande nätet och som ska vara fullt fungerande till år 2030. I förordningen finns specifika tekniska krav som ska vara uppfyllda.

2. Ett övergripande nät (comprehensive network) som ska sammanbinda alla delar av unionen. Nätet ska vara fullt fungerande till 2050.

Karta 2. TEN-T Stockholms län. Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

Nationellt och storregionalt

Stockholm är en central punkt i det nationella järnvägssystemet. Åtta av tio inrikes personresor med tåg inleds eller avslutas i Stockholm. Godstransporter på järnväg ska samsas om kapaciteten och utrymmet med persontrafiken. Godstransporterna kommer främst söderifrån och innehåller framför allt konsumtionsvaror. Från regionen går en stor andel tomtransporter, skrot och återvinning. I jämförelse med övriga landet är godset som transporteras på järnväg i Stockholms län mer högvärdigt.

Karta 3. Internationella och nationella godsflöden till och från Stockholm-Mälarregionen. Källa: Storregional godsstrategi. Delrapport om mål, nuläge och utmaningar. Mälardalsrådet/En bättre sits 2018

Den omfattande internationella handeln medför stora godsflöden till, från och genom östra Mellansverige där Stockholms län ingår. Sjöfarten står för cirka 70 procent av den totala godsmängden och för 80 procent av den internationella varuhandeln till och från Sverige.[3] Gods som därefter transporteras på väg- och järnvägsnäten, till eller genom Stockholms län ställer krav på tillförlitliga och effektiva transporter. Hamnarna har därmed en avgörande betydelse för att stärka och möta näringslivets behov av varor och tjänster. För godstransporter är Hallsberg en central nod för hela det nationella järnvägssystemet. För Stockholms län och för den internationella handeln är den storregionala godsstrukturen med logistikområden och kombiterminaler för omlastning en förutsättning för en resurseffektiv godsförsörjning.

Karta 4. Storregional godsstruktur för östra Mellansverige. Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

[3] Trafikanalys. Rapport 2017:15. Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2017

Distanshandeln eller E-handeln ökar och en allt större andel av försäljningen går till utländska webbutiker, men det finns även en trend att lager förläggs i länet eller östra Mellansverige. Snabba leveranser är viktigt i en hårdnande konkurrens och dagens möjligheter till returleveranser ökar antalet transporter med lastbilar.

Den kraftigt ökade e-handeln står i mångt och mycket på två ben. Den har å ena sidan potential att spara vissa typer av transporter. Å andra sidan är den transportintensiv och genererar nya transporter då den är global till sin natur och har dessutom betydande returflöden. Aspekter som påverkar dessa transporter är korta leveranstider, flexibla leveranspunkter, fri frakt samt en stor mängd returer, som också kan vara fria. Idag går det inte att särredovisa e-handelns godstransporter.

Godstransporter inom Stockholms län

Huvuddelen av allt gods som har sin slutdestination i regionen passerar någon form av nod för omlastning till ett annat fordon eller annat trafikslag. Det innebär att en stor del av transporterna är så kallade intermodala transporter. Noderna utgörs av vägterminaler, logistikområden, järnvägs- och kombiterminaler, samt hamnar och flygplatser. Gods som har Stockholms län som slutdestination omlastas i de allra flesta fall till lastbil.

Karta 5. Årsmedelsdygnstrafik, ÅDT för lastbilar. Källa: Tillväxt- och Regionplaneförvaltningen, Trafikverket 2018

Listat efter antalet transporter kommer de inrikes lastbilstransporterna till Stockholms län från följande län: Uppsala, Västmanlands, Skåne, Västra Götaland, Södermanland och Jönköpings. Cirka 1,8 miljoner ton av lastbilstransporterna som utgår från Stockholms län har Uppsala län som destination. Därefter följer Skåne, Västra Götaland och Södermanland i fallande ordning. Fjärrtransporterna på väg sker i huvudsak på huvudlederna E4, E18, E20 och riksväg 73.

Andelen gods som transporteras via luftfart är i volym räknat i relation till andra transportslag låg, men det rör sig om högvärdigt gods med krav på mycket korta ledtider. Merparten av flygfrakterna till och från Stockholms län går via Arlanda flygplats. Mängden gods som transporteras till Stockholms län med sjöfart överstiger markant de volymer som transporteras från regionen.

Figur 3. Antal lastbilstransporter med start och slutpunkt inom Stockholms län för olika varugrupper, nuläge. Källa Trafikanalys

För godstransporterna utgör infrastrukturen stommen. På väg ska persontransporter, både personbilar och kollektivtrafik, samsas med gods- och nyttotrafiken. I Stockholms län är trafikarbetet på vägnätet intensivt under stora delar av dygnets timmar, där de största topparna sker under morgon- och eftermiddagstimmarna. Det är under dessa toppar som de största framkomlighetsbristerna i transportsystemet uppstår. När Förbifart Stockholm har färdigställts (beräknas vara klar 2026) kommer genomgående godstransporter att styras från de centrala delarna av Stockholm och samtidigt bidra till bättre förutsättningar för godstransporterna inom regionen. Norviks hamn, som kommer i drift 2020, kommer enligt de prognoser som gjorts att medföra ökade flöden

av gods- och nyttotransporter, framför allt på väg till och från hamnen. Behovet av att förbättra transportvägarna för gods är ett väsentligt ändamål för det planerade byggandet av Tvärförbindelse Södertörn. Även Nynäsbanan har förstärkts för att klara ökade godstransporter.

Karta 6. Trängsel på väg – nuläge och 2050. Källa Trafikverket 2018.
Prognos för trängselsituationen i vägnätet 2018 respektive 2040. På kartan redovisas köbildning motsvararande vintervardagsdygn, dvs en lågtrafikmånad, utan incidenter eller andra störningar i trafiken. Trafikverkets basprognos som bygger på beslutad politik är underlag för analysen, med den utgångspunkten är trafikökningen större än i RUFS 2050 som också innehåller förslag till nya styrmedel mm. Källa Trafikverkets Framkomlighetsprogram uppdatering 2018.

På järnvägen ska gods- och persontransporter samsas på ett järnvägsnät som i Stockholms län utgör stommen för arbets- och studiependling. Ökningen av gods- och persontransporterna medför att beläggningen blir allt högre. Järnvägsnätet har begränsade redundansmöjligheter[4] som medför att tillbud och trängsel får stora konsekvenser långt ut i nätet. Det finns begränsade alternativa transportvägar för järnvägen. Förseningar för godstrafiken i Sverige uppgår till cirka 72 000 timmar ett normalår – vilket motsvarar lite mer än åtta år. 78 procent av godstågen kommer i tid och kostnaden för inställda tåg och förseningar är 1,4 miljarder per år.[5]

Vid kusten på fastlandet har replipunkter en funktion som nod för gods till sjöss ut i skärgården.

Stockholmsregionen har i nuläget tre drivmedelsdepåer: vid Louddens och Bergs oljehamnar, samt i Södertälje hamn. Depåer för flytande bränslen är nödvändiga så länge regionen är beroende av både fossila och förnybara flytande bränslen. Bränsletransporter är en betydande del av de totala transporterna i regionen. Louddens och Bergs drivmedelsdepåer är de två största, men avtalen för båda oljehamnar är uppsagda och kommer att avvecklas till 2050. Mot bakgrund av regeringens uppdrag om en återupptagen totalförsvarsplanering behöver försörjningen av olja och flytande drivmedel i länet ses i ett större sammanhang.

I Nynäshamn finns även en terminal för flytande naturgas, Liquefied Natural Gas. LNG-terminalen tillhandahåller naturgas för bland annat fordon, fartyg och industrianläggningar i regionen.

Karta 7. Gods- och logistikstruktur i Stockholms län, nuläge. Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

Transportsystemet har stor betydelse för att upprätthålla samhällets funktionalitet såväl i fred som vid kris och i krig. Det innebär att det ska finnas förutsättningar för en höjd beredskap i tre månader med logistikflöden som kan vara begränsade, men inte helt ha brutits, till omvärlden.[6] Transportsektorn är därmed central för att kunna

[4] Redundans innebär att system måste ha hög tillförlitlighet med backupalternativ för att undvika sårbarhet. För infrastruktur betyder det alternativa vägar/järnvägar/noder som uppfyller samma funktion som huvudfunktionen.

[5] Dokumentation förseningskostnader, Trafikverket, 2014

[6] Motståndskraft, Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021–2025. Försvarsberedningen. Ds 2017:66

säkerställa en nödvändig försörjning i samhället t.ex. när det gäller livsmedel, läkemedel och drivmedel.

Regionens ökade transportbehov till 2050

Befolkningsökningen till 2030 och 2050 kommer att generera ökade gods- och persontransporter, men hur vi transporterar människor och gods kan komma att förändras i takt med var bostäder och verksamheter koncentreras, tillsammans med teknikutveckling och ökad digitalisering. Förändrade sätt skapar rumsliga utmaningar för människors och godsets framkomlighet.

Koncentrationen av arbetsplatser och verksamheter ökar idag främst i länets centrala delar. Om inte resurseffektiv planering sker eller styrmedel sätts in kommer det att medföra en allt mer omfattande trängsel i transportsystemet när människor ska ta sig till och från arbetsplatser eller när godstransporterna ska till och från sina destinationer.

I och med att godstransporterna ökar och det krävs en fungerande varuförsörjning i gatuutrymmet och i transportsystemet. Nyttotrafiken utgör en stor andel av trafikarbetet i Stockholms län och är en förutsättning för en ekonomiskt framgångsrik region, samtidigt utgör detta en växande logistisk- och klimatutmaning. Om Stockholms län ska ha möjlighet att hantera tillväxt- och befolkningsutvecklingen och fortsatt vara motorn för Sveriges tillväxt krävs en del olika åtgärder. Det handlar om att skapa ett effektivare nyttjande av den befintliga infrastrukturen, planera och utveckla infrastrukturen för att optimera kapacitet och framkomlighet samt koppla bostadsbyggandet i större utsträckning till infrastruktur- och kollektivtrafiksatsningar.

Den förväntade stora befolkningsökningen ställer krav på genomtänkta avvägningar för hur mark- och vattenområdena långsiktigt ska användas.

Karta 8. Gods- och logistikstruktur i Stockholms län 2050. Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

Illustrationen är en strukturbild och visar de viktigaste stråken och noderna för godstransporter och varuförsörjning i länet och regionen i ett 2050 perspektiv. Noderna för gods består av hamnar, flygplatser, kombiterminaler, logistikområden och omlastningsplatser. I Stockholms län finns två kombiterminaler av mycket stor betydelse för omlastning mellan väg och järnväg, i Årsta/Västberga respektive Rosersberg. Därutöver finns kombiterminal för omlastning i Södertälje hamn. Strukturbilderna anger behov för distributionscentrum för omlastning i centrala lägen. Ett av dessa anges i den centrala regionkärnans norra del. I Tomteboda finns goda förutsättningar med bland annat en väl utbyggd spårinfrastruktur men det råder i dagsläget en osäkerhet angående den långsiktiga planeringen för godshantering i området.

De ökade transporterna ska samsas inom i princip samma infrastruktursystem som idag, utom där pågående eller planerade åtgärder kommer att bidra till kapacitetsökningar eller komplettera den befintliga infrastrukturen, exempelvis Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn. Det kan därtill tillkomma åtgärder som är till gagn för transportsystemet i regionen, men som idag inte är definierade, konkretise-

rade eller beslutade. Ett exempel på sådant kan vara Östlig förbindelse som idag, uttryckt som riksintresse, saknar tidplan och finansiering. I vägsystemet byggs till exempel Förbifart Stockholm som kommer att bidra till ökad integrering av arbetsmarknaden i Stockholm, men också styra om transittrafik för gods som idag går genom Stockholms centrala delar. På järnväg planeras och genomförs åtgärder på Mälarbanan och Ostkustbanan som bidrar till ökad kapacitet och redundans.

Stockholmsregionen står trots detta inför ett antal större kapacitetsutmaningar i närtid som behöver hanteras, där styrmedel inte bedöms utgöra tillräckliga åtgärder. Det är väsentligt att upprätthålla framkomligheten på de större trafiklederna som är sammanbindande i regionen och med koppling mot hamnar och terminaler.

Figur 4. Gods per varuslag prognos till 2040. Källa: Indata till Trafikverkets godsmodell Samgods, Trafikverket (2016)

Figur 4 visar de totala transporterna – till, från och inom Stockholms län - fördelat per varuslag för 2012 samt prognos till 2040. Fram till 2040 bedöms konsumtionsgods (textilier och tillverkade varor samt livsmedel), förutom råolja och petroleumprodukter för transporter till länet, öka mest i jämförelse med idag (2012). I transporterna från länet utmärker sig framför allt petroleumprodukter, maskiner och apparater, samt jord, sand, grus och andra mineraler. Jord, sand, grus och andra mineraler är även det varuslag som i särklass utmärker sig när det gäller transporter inom länet, mätt i ton.

Figur 5. Godsmängder per trafikslag för respektive scenario (2050) samt nuläget (2014) totalt. Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Gods- och logistik i Stockholms län 2050, 2017:4

Till år 2050 väntas godstransporterna öka för alla transportslag. Landstingets studie Gods och logistik i Stockholms län 2050 rapport 2017:04, redovisar fyra scenarier för godstransporter 2050. Två av dem har en hög befolkningstillväxt och två en något lägre befolkningstillväxt. I det ena av dem förväntas Trafikverkets godsprognoser för 2040 gälla och benämns BAU, dvs Business as usual. Det betyder att det är en exponentiell ökning av godstransporterna med en låg grad av modalt skifte (från vägtransporter till järnvägs- och sjöfartstransporter). I det andra scenariot, som kallas Trend, har godstransporterna påverkats av önskade trender såsom ökad fyllnadsgrad och ett ökat modalt skifte.

Alla scenarierna leder till en trafikökning för samtliga trafikslag. Transporter via sjö och järnväg påverkar uteslutande transporterna till och från länet, medan en stor andel av vägtransporterna sker inom länet. För de totala godstransporterna, till och från länet samt inom länet, sker en ökning för alla transportslag. Fram till 2050 beräknas godstransporterna inom Stockholms län till största delen bestå av vägtransporter som därigenom belastar väginfrastrukturen. Det innebär att kapaciteten på de stora huvudlederna måste säkerställas; dels med avseende på förbindelserna till angränsande län och övriga landet, dels i anslutning till hamnarna i regionen.

Utmaningar

Dagens situation för godstransporter i regionen, tillsammans med den utveckling vi ser och förväntar oss framöver, ger oss en bild av framtiden. En jämförelse mellan denna bild och regionens långsiktiga mål och resulterar i ett antal utmaningar. Det kommer att krävas insatser för att hantera skillnaderna mellan väntad och önskad utveckling för att nå de långsiktiga målen i RUFS 2050.

Konkurrensen om stadsrummet ökar i takt med befolkningstillväxt, ökad efterfrågan på lokaler för kontors- och affärsverksamhet, liksom med att efterfrågan och utbud av transporter ökar. Konkurrensen kan leda till konflikter som i sin tur kan komma att driva förändringar och innovationer. Befolkningstillväxt i kombination med en ambition att förtäta bebyggelsen leder till ökad trängsel i stadsmiljön.

Flera utmaningar är kopplade till en fortsatt stark befolkningstillväxt och förmågan att hantera och att möta samhällets behov av transport- och logistiktjänster samtidigt som negativa effekter minimeras. Andra utmaningar adresserar behovet av en tydlig inriktning på hållbarhet, samt hur teknikutvecklingens och digitaliseringens påverkan på transporterna ska hanteras så att de kan bidra till att de gemensamma långsiktiga målen i RUFS 2050 nås. En utveckling mot effektivare transporter och nya affärsmodeller och delningsekonomi kan exempelvis även resultera i ökade transporter, vilket kan motverka målen.

Digitalisering och teknikutveckling berör alla utmaningar. Den andel av konsumtionen som avser tjänster kommer att öka på bekostnad av (fysiska) produkter. Den ökande e-handeln visar på att vi handlar alltmer och allt globalare vilket driver både lokala och internationella transporter. Digitaliseringen ger också möjligheter att hantera stora mängder data vilket bedöms kunna resultera i en effektivare logistik och optimering mellan aktörer i försäljningskedjan. Detta kan leda till effektivisering av transporter men också risk för att transporterna ökar eftersom de blir mer tillgängliga och då också billigare, vilket är en drivkraft mot effektivisering.

I ton räknat är petroleumprodukter och kemikalier, samt jord, sand, grus och andra mineraler de största varuslagen som transporteras i länet. När det gäller berg- och grustäkter samt deponier för verksamhetsavfall hamnar dessa allt längre bort från regionens kärna och de största exploateringsprojekten. Äldre terminalområden för omlastning, mellanlagring och bearbetning av material trängs undan och där de behålls handlar det framför allt om livsmedels- och varudistribution. I förlängningen riskerar detta leda till ett större transportarbete. Det kan i sin tur leda till förseningar och att kostnaderna för bostads- och infrastrukturutbyggnad ökar. Olika problem som ökande koldioxid- och partikelutsläpp samt trängsel och olycksrisker följer på detta. Avfallssektorn har stor betydelse när det gäller att ta hand om avfall från bygg- och anläggningsarbeten.

Kapacitet och framkomlighet

Transporter av både människor och gods förväntas fortsätta öka i regionen då befolkningen ökar. Det innebär att redan befintliga kapacitetsproblem i infrastrukturen kan förvärras, samtidigt som fler konfliktpunkter riskerar att uppstå. Även om överflyttning av godstransporter till sjö och järnväg kan realiseras, ökar belastningen på väg- och järnvägssystemen. Godshantering har ett närhetsbehov av spår i likhet med bebyggelseutveckling och persontransporter i framförallt den centrala regionkärnan. Framkomlighet i båda transportslagen är helt nödvändig för regionen.

Utmaningarna med att hantera redan befintliga kapacitetsproblem i en växande region handlar om att involvera godstransporterna i planeringen utifrån ett klimatsmart och transporteffektivt förhållningssätt som tar hänsyn till systemeffekter. Utmaningarna består framför allt i att hantera prioriteringar och att ge den framkomlighet som gods- och persontransporterna kräver.

Utmaningar inom kapacitet och framkomlighet är att:

- Hantera kapacitets- och framkomlighetsproblemen i en växande region, utmaningen bedöms bli särskilt stor i väginfrastrukturen.
- Identifiera och hantera de konfliktpunkter som bidrar till kapacitetsbrist i systemet.
- Reglera och prioritera mellan person- och godstransporter.
- Identifiera effekterna av det europeiska stomnätets (TEN-T) funktion och framtida behov.
- Reservera markytor för både dagens och framtida behov, för logistikfunktioner och för att säkerställa framkomlighet för godsflöden.
- Hantera målkonflikter för samutnyttjande av närhet till spårtrafik för gods- och persontransporter och bebyggelseutveckling

Urbanisering och förtätning

Med en ökad befolkning i regionen, framförallt i den centrala regionkärnan och i de åtta regionala stadskärnorna uppstår utmaningar i fråga om stadsutveckling, god urban miljö och att säkerställa framkomlighet för persontransporter och nyttotrafik.

Omfattningen av godstransporter väntas öka som en följd av urbanisering, förändrade logistikkedjor och ökad e-handel. I det sista ledet i distributionskedjan, ”last mile”, transporteras ofta godset med mindre lastbilar eller lätta lastbilar. Vägtransporterna för gods är betydligt mer omfattande än vad statistiken visar då lätta lastbilar med en totalvikt <3,5 ton inte syns i den statistisk som finns att tillgå. Godstransporterna konkurrerar om utrymmet i stadsmiljön. Intressekonflikter om markanvändningen uppstår när stadsmiljöer utvecklas och förtätas för människor, samtidigt som infrastruktur, lokaler och utrymme för omlastning behövs.

Utmaningar inom urbanisering och förtätning är att:

- Hantera miljö- och säkerhetsfrågor som är kopplade till godstransporter i en framtida förtätad stad, exempelvis bullerproblematik, luftkvalitet och transporter av farligt gods.

- Hantera de omfattande och ökande bygg- och anläggningstransporterna som belastar transportsystemet för att minimera negativa konsekvenser.
- Hantera den ökade distributionstrafiken i urbana miljöer och hemleveranser till följd av ökad e-handel.
- Brist på chaufförer, trängsel och köer, i kombination med strikta tidsfönster och krav på korta leveranstider för varuleveranser, gör att distributörerna måste använda fler fordon, vilket i sin tur bidrar till att trängseln ökar ännu mer.
- Ta ett helhetsgrepp om transporterna, exempelvis genom att beakta hela transportkedjan inklusive ”last mile”, dvs. det sista ledet i distributionskedjan.
- Skapa en regional samsyn om var stråk för farligt gods finns idag och var det finns behov av att säkerställa stråk i framtiden.
- Skapa en strategisk och långsiktig syn på stråk och målpunkter för farligt gods, för att möta den potentiella målkonflikt som det ökade fokuset på bostadsbyggande kan innebära.

Systemeffekter och styrning för hållbar utveckling

Godstransporterna kan inte analyseras och styras isolerat från andra delar av samhället. Det är näringslivets, offentliga verksamheters och enskilda människors efterfrågan på varor och tjänster som genererar transporter. Det är fysiska, tekniska, ekonomiska och beteendemässiga faktorer som styr hur transporterna utförs och skapar godstransporter. Transporternas ursprungliga syfte – att ge tillgång till varor och tjänster – medför även externa effekter på miljö och människor. Att styra utvecklingen åt ett önskvärt håll kräver därför en förståelse för systemeffekter, hur olika delar av samhället och miljön hänger samman och påverkar varandra.

Utmaningar inom systemeffekter och styrning för hållbar utveckling är att:

- Styra med avseende på samtliga aspekter av hållbarhet: – ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet.
- Skapa en tydlig politisk inriktning för styrmedel, med morötter och lagstiftning, bland annat för att aktörerna tryggt ska kunna investera hållbart. En del av dessa verktyg ligger på nationell nivå eller EU-nivå.
- Skapa incitament och förstärka styrmedel för överflyttning av godstransporter till sjö eller järnväg och beräkna de framtida kostnaderna vid uteblivna åtgärder.
- Aktörerna måste ha information och kunskap om alternativ till vägtransporter för att kunna göra aktiva val. Beställare och konsumenter har svårt att se och påverka de transporter som deras val genererar.
- Hantera både snabba och mer trögrörliga förändringar såsom beteendeförändringar som tar tid och digitala medier som ibland skapar mycket snabba omställningar, samtidigt som transportsystemet ska fungera under omställningstiden.
- Vid analyser och beslut se systemet av system och att en åtgärd kan ge oönskade följdeffekter.
- Teknikutvecklingen kan få oönskade effekter, exempelvis ökade utsläpp som en följd av effektivare och billigare transporter, vilket gör att utvecklingen kanske måste kombineras med nya regelverk.
- Cirkulär ekonomi kan minska samhällets miljöpåverkan men kommer fortfarande att generera transporter.

- Transportsystemet ska skapa och upprätthålla möjligheten för människor att bo på olika platser och tillgodose både stadens, landsbygdens och skärgårdens behov av godstransporter.

Risk, sårbarhet och beredskap

Utmaningar inom transportområdet behöver hanteras i syfte att förebygga, och att säkerställa beredskapen och förmågan att hantera eventuella händelser. Den ökande trafiken inom olika transportområden innebär att riskerna för mer omfattande konsekvenser av kända hot, risker och utmaningar ökar. Större händelser och omfattande störningar som påverkar vital infrastruktur och samhällsviktiga transporter kan även medföra konsekvenser för andra områden. Några särskilda hot och risker är störningar och bortfall av resurser som drivmedel, elförsörjning, fordonsförsörjning och it/telekommunikationer; störningar i och bortfall av viktiga stödsystem, exempelvis informations- och kommunikationssystem och kontrollcentraler; stora olyckor och olyckor med farligt gods; antagonistiska hot i form av sabotage och attacker mot vital infrastruktur, noder och andra anläggningar. Vid händelse av höjd beredskap och krig kommer det finnas behov av att prioritera transportresurser. Sådana prioriteringar kommer inte sällan bli föremål för mycket svåra avvägningar mellan olika samhälleliga behov, t.ex. Försvarsmaktens behov kontra civila behov.

Utmaning inom risk, sårbarhet och beredskap är att:

- Skapa ett transportsystem som är robust och redundant med avseende på både lokal, regional och nationell sårbarhet.
- Utveckla planering och principer för prioriteringar av transportresurser under höjd beredskap och krig
- Identifiera vilka kritiska delar av infrastrukturen som är mest nödvändiga att upprätthålla i kris och i krig.

Strategisk inriktning

Visionen för Stockholmsregionen är att regionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. En attraktiv region erbjuder ett transportsystem för gods som är hållbart, tillgängligt och resurseffektivt. Utifrån identifierade behov och utmaningar fokuserar godsstrategin för Stockholmsregionen på tre strategiska insatsområden. Dessa innehåller ett antal tillstånd som strategin leder till och som är avgörande för att uppnå regionens långsiktiga mål och vision. En bred samverkan mellan aktörer är avgörande för att lyckas.

De tre områdena hänger ihop och förstärker varandra och bidrar till hantering av regionens långsiktiga utmaningar. De förstärker också de godsrelaterade regionala ställningstagandena i RUFS2050.

Strategiska insatsområden

Regionens aktörer behöver samverka kring dessa strategiska insatsområden för att klara den stora samhällsutmaningen att möta behovet av transporter och samtidigt minska trängsel och öka framkomligheten i transportsystemet. Insatser behövs även för att nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem 2045. Till år 2030 måste utsläppen i länet minska enligt fastställda nationella och regionala mål. Det nationella klimatmålet är att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Ett strukturerat regionalt samarbete och nya lösningar är viktiga för att nå dit, även inom godsområdet.

Tillgänglig transportinfrastruktur av god kvalitet i hela regionen

Tillgänglig transportinfrastruktur innebär att det finns en infrastruktur som erbjuder tillräcklig kapacitet i noder och länkar, men också att det finns en genomtänkt gods- och terminalstruktur för att kunna förse regionens näringsliv, medborgare och besökare med varor och service. Detta behöver säkerställas utan stora avbrott och utan att bidra negativt till samhället med större externa effekter än nödvändigt. En tillgänglig transportinfrastruktur är också en förutsättning för det regionala näringslivets nationella och internationella konkurrenskraft.

Med tanke på de regionala utmaningarna måste framkomligheten för gods- och persontransporter beaktas och hanteras och målkonflikter i stadsmiljön kan bli särskilt tydliga. Åtgärder för exempelvis persontransporter kan få stora konsekvenser för godsets framkomlighet om det inte tas med i planeringen. Det innebär att en utveckling mot effektivare transporter och logistik måste stödjas. Med kapacitet avses utrymme, i rum och tid, på vägar och järnvägar samt terminaler, hamnar, flygplatser och andra omlastningsplatser, men även ytor på strategiskt viktiga platser för utveckling av logistikverksamheter.

Inom den europeiska transportpolitiken kan investeringar i TEN-T nätet stödjas ekonomiskt från EU. Det är därför av stor vikt att regionen verkar för att bristerna i dagens europeiska stomnät för transporter åtgärdas.

Urbana miljöer med god och klimatsmart försörjning av varor och material

De urbana miljöerna har en viktig roll som motor i regionens utveckling men de är också hem, besöksmål och arbetsplatser för en stor andel av människorna i regionen. Framtidens stadsmiljöer behöver en stadsplanering som stödjer innovativa system för gods, och som möjliggör stark interaktion mellan både fler människor och godsflöden. När städerna växer och förtätas och fler bor och arbetar där genereras förutom ökade varutransporter även en växande mängd bygg- och anläggningstransporter. Byggmaterial och massor ska forslas till och från byggen, ofta genom centrala områden där det är ont om utrymme och utan att människors vardag och näringslivets verksamheter påverkas för mycket. Urbana miljöer med en god och klimatsmart försörjning av varor och material har effektiva system för godstransporter av alla slag.

Stärkt förståelse för och ökad kunskap om godstransporternas systemeffekter

Godstransportsystemet är en integrerad del av samhället och är kopplat till andra verksamheter och aktiviteter. Det innebär att en åtgärd eller förändring inom ett område får konsekvenser även inom andra områden, vare sig det gäller lokaliseringsfrågor, ny infrastruktur eller regelförändringar. Därför bör beslutsfattare i näringslivet och i offentlig verksamhet ha god kännedom om och en förståelse för de systemeffekter som kan uppstå i dessa sammankopplade system. Kunskapen om godsets infrastruktur, dess flöden och dess utmaningar måste i högre utsträckning än idag vara en del av den samlade samhälls- och systemanalysen när våra samhällssystem utvecklas.

Genomförande

Många insatser är nödvändiga för att bidra till att uppnå strategins intentioner. Stockholmsregionen är en komplex arena med många aktörer inom privat och offentlig verksamhet på nationell, regional och kommunal nivå som var och en har sina specifika uppdrag och förutsättningar. Kommunerna är en viktig aktör i genomförandet i och med sitt planeringsansvar och att de ofta äger mark. Med strategin som grund behöver landstinget tillsammans med regionens berörda aktörer utveckla kunskap och samverka för att uppnå en långsiktigt hållbar godshantering i länet. Med dessa insatser i fokus kommer landstinget löpande följa och bidra till en robust gods- och logistikutveckling i länet.

Samverkan, planering och styrning

Regionens aktörer behöver samverka för att kunna fatta de beslut och göra de investeringar som krävs för att ställa om till fossilfria transporter och resurseffektivitet. Privata aktörer behöver en tydlig och långsiktig inriktning inom politik och offentlig förvaltning för att kunna göra de val som bidrar till fossilfrihet och resurseffektivitet.

Här handlar insatser om initiativ till samarbeten, styrmedel, regleringar, planering av infrastruktur och bebyggelse. Det innebär att det regionala perspektivet ska genomsyra även kommunernas planering i frågor som har påverkan på regional nivå för att bidra till tydlighet och få genomslagskraft. I det sammanhanget är det viktigt att tydliggöra regionens inriktning och ambition och olika aktörers roll i frågor som påverkar godstransporterna.

Regionens aktörer behöver:

- Säkerställa att gods får en tydlig roll i samhällsplaneringen och kommer in tidigt i planeringen inom stadsutveckling, markanvändning och infrastrukturutveckling. Skapa rutiner för att hantera godstransporter, inklusive farligt gods, i planeringen på alla nivåer.
- Stärka de regionala samarbetena och samverkan mellan kommunerna. Skapa samverkan och utveckla dialog och erfarenhetsutbyte mellan näringsliv, kommuner, region, stat och akademi.
- Fokusera på de sektorer som har de största kvarvarande utsläppen och där regionala och lokala aktörer inom transport och bebyggelsesektorn har rådighet för att nå klimatmålen. De berörda aktörerna bör dels vidta åtgärder som optimerar användningen av det befintliga transportsystemet och den befintliga bebyggelsen, dels öka kapaciteten på ett sätt som är resurseffektivt och mindre klimatpåverkande ur ett livscykelperspektiv.
- Säkerställa att regelverk som inverkar på godstransporter bidrar till att nå de gemensamma målen och förtydliga mandat och styrning samt synliggör och hantera målkonflikter.

Infrastruktur för godstransporterna i regionen

Transportinfrastrukturen består av noder, stråk och länkar och omfattar alla trafikslag. Noder avser terminaler och andra omlastningsplatser för sjö-, flyg-, väg- och järnvägstransporter. Den infrastruktur som kommer att försörja länet år 2050 är dagens, de som är påbörjade, samt de investeringar för ytterligare infrastruktur som är beslutade idag, exempelvis Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn. I det perspektivet bör insatser fokusera på att det finns tillräckliga anslutningar till omlastnings- och terminalnoderna, samt att underhållet prioriteras så det råder god tillgänglighet för godstransporter. För att kunna nyttja den befintliga infrastrukturen så effektivt som möjligt och för att upprätthålla eller höja standarden på den befintliga infrastrukturen bör insatserna riktas mot åtgärder i anslutande system samt åtgärder för att styra om trafik så att godstransporterna i ”last mile” kan stärkas.

Det är viktigt att regionen har ett robust och långsiktigt system för bränslehantering som inkluderar såväl lagring som transporter. Ersättning för de anläggningar (Bergs oljehamn i Nacka kommun och Loudden i Stockholms stad) som är planerade att avvecklas 2030 behöver därför identifieras och nya lägen behöver beslutas. Från ett totalförsvars- och resiliensperspektiv måste en bränslelagring och logistik som kan försörja länet i minst 90 dagar kunna garanteras. Även övriga verksamheter som genererar storskaliga bulktransporter bör förläggas i lägen med tillgång till sjötransport och säkra marktransporter. Regionens aktörer behöver ha en regional samsyn om prioriteringar. Frågor om hot, risk och utmaningar bör hanteras och värderas i processerna för infrastrukturplanering.

Regionernas aktörer behöver:

- Säkerställa att det finns mark för logistikutveckling inom alla trafikslag och för farligt gods, kapacitet på infrastruktur och i noder samt satsningar på underhåll av den befintliga infrastrukturen.
- Säkerställa kajlägen för att möjliggöra transporter via inre vattenvägar.
- Peka ut strategiska godsstråk, godsleder för farligt gods och godsnoder i regionen.
- Sätta upp mål för god tillgänglighet och ta fram metoder för att mäta tillgänglighet i infrastrukturen.
- Peka ut lämpliga markområden för nya drivmedelsdepåer i regionen. Samordna tidplaner för avveckling och nyetablering.
- Säkerställa robusthet och utbytbarhet avseende kritisk infrastruktur och samhällsviktiga transporter.
- Säkerställa replipunkter och dess funktion för godstransporter i skärgården.

Effektiv logistik

Logistik handlar om att nyttja infrastrukturen och de resurser som står till förfogande på ett bättre sätt. Insatserna är inriktade på innovativa lösningar, planering och ett effektivt resursutnyttjande, men även insatser som innebär att nyttja rätt transportslag för rätt typ av transporter. Syftet är att utföra transporterna så effektivt som möjligt när det gäller ledtid, kostnad och miljö. Samordnade varutransporter, varudistribution och

citylogistik minskar lastbilstrafiken och trängsel i täta urbana stadsmiljöer och är effektiva lösningar för godstransporter till/från samt i den centrala regionkärnan och i regionala stadskärnor i regionen.

I urbana områden handlar effektiv logistik framförallt om att:

- Effektivisera distributionstrafiken och konsolidera transporter (samlastning) vilket ökar fyllnadsgraden samt att sprida transporterna över dygnet för att minska trängsel i rusningstrafik
- Minska och effektivisera de ökande byggtransporterna för att hantera trafiksituationer som uppkommer på grund av byggandet.

För tyngre transporter kan det vara att:

- Möjliggör användning av långa och tunga fordon (High Capacity Transport, HCT) för att minska antalet fordon
- Öka möjligheterna för intermodalitet och överflyttning av gods mellan olika trafikslag och verka för bättre ett nyttjande av tåglägestilldelningen.

Teknik och innovation

Ny teknik, innovation och digitalisering kan bidra till att effektivisera transporter och flöden, minska efterfrågan på transporter eller minska de negativa effekterna av transporter. Genom digitalisering skapas förutsättningar för att använda transportsystemet på ett mer effektivt och hållbart sätt. Teknikutvecklingen och digitaliseringen handlar bland annat om förutsättningsskapande åtgärder, uppkopplade fordon och farkoster samt infrastruktur. Men ny teknik och innovation kan också skapa nya utmaningar, såsom ett förändrat konsumtionsbeteende och därigenom förändrade transportmönster till exempel distanshandel. Men en följdeffekt av effektivare transporter kan också vara ökade transporter eftersom transporterna ofta blir billigare.

Innovationer som bedöms få betydelse för transportsystemet omfattar utöver rent tekniska lösningar även nya affärsmodeller, initiativ för delningsekonomi, informationsdelningssystem samt organisatoriska lösningar för ett större inslag av cirkulär ekonomi. Den tekniska utvecklingen går snabbt framåt och effekterna är svåra att prognostisera.

Insatser handlar främst om att stödja teknisk utveckling och innovation, att anpassa regler och att använda styrmedel för att styra mot uppsatta mål. Elektrifiering av vägtransporterna är ett väsentligt bidrag till utsläppsminskningen. Med en fossilfri elmix har elfordonen stora miljö- och klimatfördelar i driftsfasen. Till 2030 behöver cirka 20 procent av länet bilflotta vara eldrivna. Även en stor del av varu- och avfallstransporterna i täta bebyggelsemiljöer skulle kunna ersättas med lätta eldrivna fordon samt eldrivna lastcyklar.

Aktörerna i regionen kan gemensamt arbeta med teknikutveckling och innovation genom att:

- Identifiera och skapa arenor och forum för teknikutveckling och innovation. Genomför piloter och tester med nya lösningar. Ta höjd för möjliga effekter av teknikutveckling och digitalisering i den långsiktiga samhällsplaneringen.
- Elektrifiera vägtransporterna. Förbered och anpassa infrastrukturen, exempelvis elvägar för gods samt regler och förvaltning för introduktion av ny teknik och affärsmodeller.
- Ersätta fossila drivmedel med nya. Underlätta övergången genom tydliga krav i upphandling, användning av lämpliga fordon och utbyggd infrastruktur för förnybara drivmedel. Teknikinlåsningar, främst laddinfrastruktur, bör dock undvikas.
- Hantera de juridiska utmaningar som är ett resultat av teknikutveckling och digitalisering.

Ökad kunskap

Tillgång till kunskap och forskning är en förutsättning för logistik- och teknikutveckling och för innovation i regionen. Kunskap om godsflöden, godstransporter och logistik är en förutsättning för att kommunerna och regionen ska kunna planera för att möta de utmaningar som den förväntade volymökningen av gods innebär utan att äventyra klimat- och hållbarhetsmålen.

Om godstransporternas behov och effekter ska kunna hanteras och bli en del i den kommunala och regionala planeringen måste det finnas kunskap om godstransporternas funktion, behov och effekter hos aktörer inom samhällsplanering och hos de aktörer som hanterar regler och styrmedel. På lång sikt handlar tillgång till kunskap och kompetens även om att säkerställa en rekryteringsbas som är kopplad till logistik för såväl industri och näringsliv som offentlig sektor. För att uppnå detta bör fokus vara samverkan där industrins och samhällets behov samt akademins kompetens uppmärksammas och tas till vara. Akademin bör involveras i ett tidigt skede vid idé- och problemformulering, för att dra nytta av dess kompetens och för att stärka akademin långsiktigt. En viktig del är att tillvarata och främja den forskning och utveckling som sker inom näringslivet.

Regionernas aktörer behöver:

- Öka kunskapen om godstransporter inom samhällsplaneringen, inklusive farligt gods som kräver speciella krav på planeringen.
- Öka kunskapen om transportsystemet hos olika aktörer och beslutsfattare.
- Förbättra statistiken och de tillgängliga prognosverktygen för godsflöden.
- Säkerställ kunskapen hos olika aktörer för att uppnå beteendeförändringar.
- Utveckla kontaktytorna mellan näringslivet, offentliga verksamheter och akademin.

Källförteckning

Digitaliseringens möjligheter PM till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029, Trafikverket 2017:156

Distanshandelns transporter, Trafikanalys 2017:9

E-barometern Årsrapport 2016, PostNord i samarbete med Svensk Digital Handel och HUI Research

En bättre sits, Storregional systemanalys, Mälardalsrådet 2016

Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2017:02

Förslag till Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018

Gods och logistik i Stockholms län, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2017:4

Godstransporter i städer – scenarier för framtiden Trafikanalys, rapport 2014:8

Motståndskraft Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021-2025, Regeringskansliet DS 2017:66

Regeringens nationella säkerhetsstrategi, Regeringskansliet Statsrådsberedningen 2017

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2010, SLL Tillväxt, miljö och regionplanering, TRM 2010:5

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2018

Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling. Regeringens skrivelse 2017/18:230

Tekniska försörjningssystem för masshantering och täkter, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2017:7

Trendanalys, Stockholmsregionen, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2015:4

Utvärdering av samordnad varudistribution i Södertörns kommuner, IVL, december 2017

ÖMS 2050 – samverkan kring planering i östra Mellansverige, SLL Tillväxt- och regionplanering Rapport 2018:1

Kartbilaga 2018-06-07

1. Huvudtransportkorridorer för person- och godstransporter, TEN-T, för norra Europa

2. TEN-T Stockholms län.

3. Internationella och nationella godsflöden till och från Stockholm-Mälarregionen

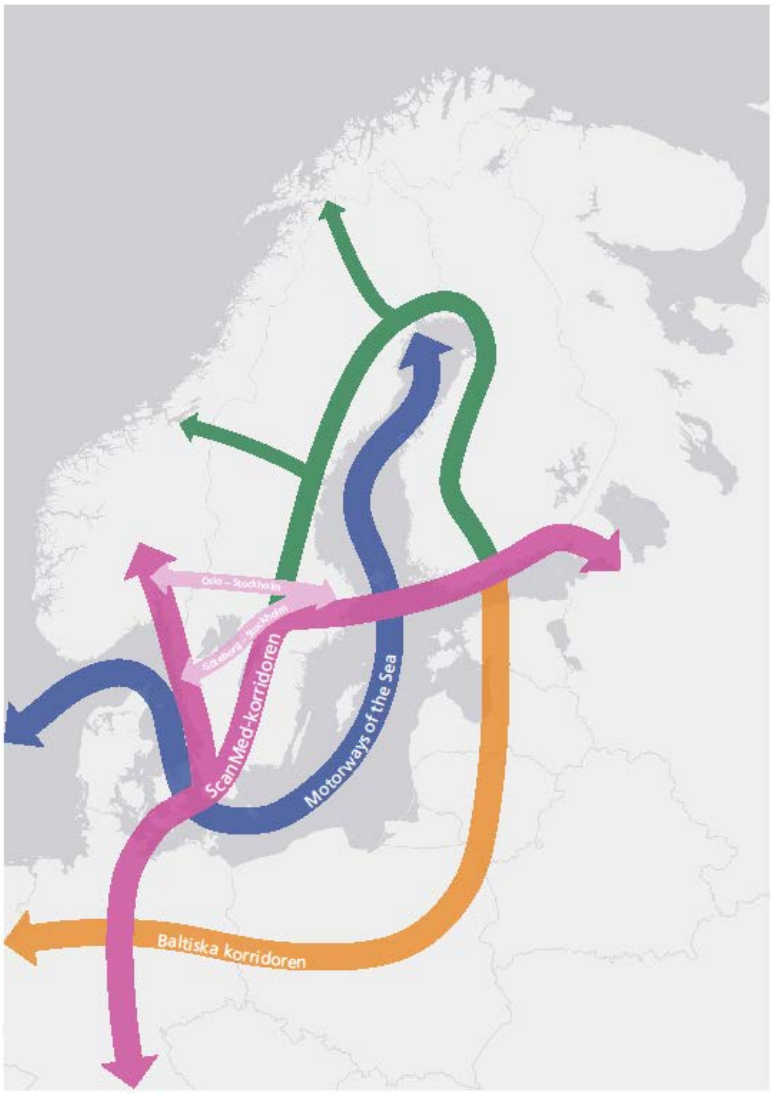
4. Storregional godsstruktur för östra Mellansverige

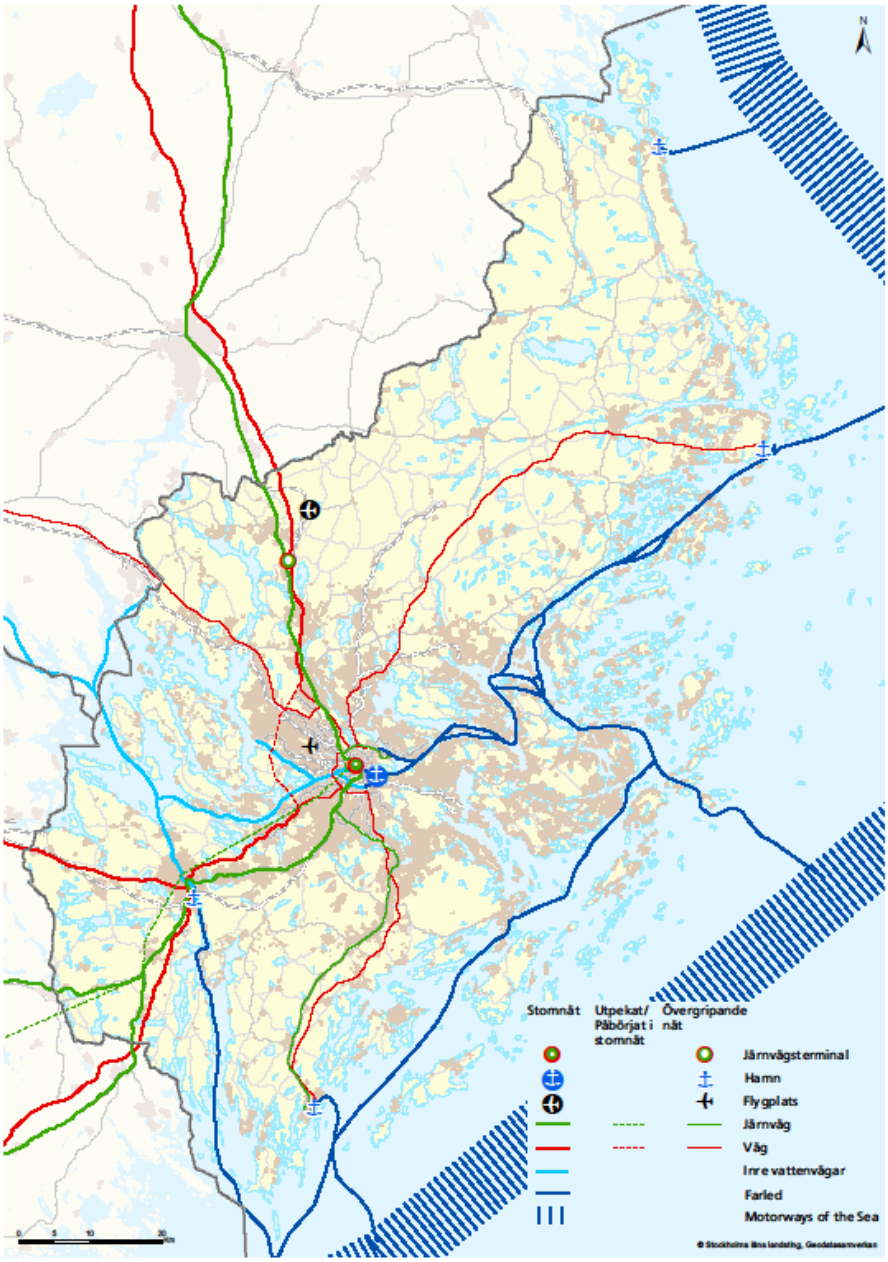
5. Årsmedelsdygnstrafik, ÅDT för lastbilar.

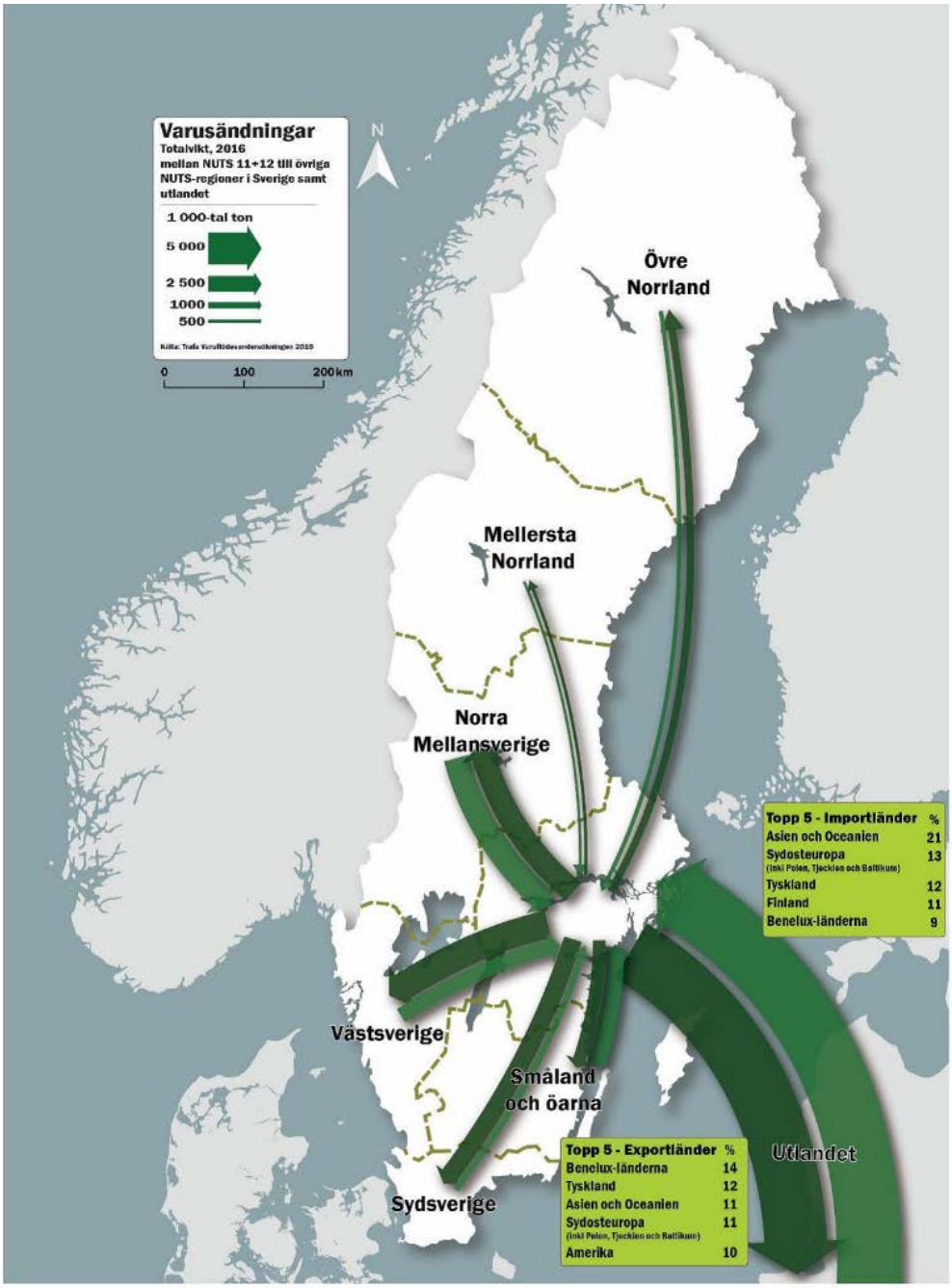
6. Trängsel på väg – nuläge och 2050.

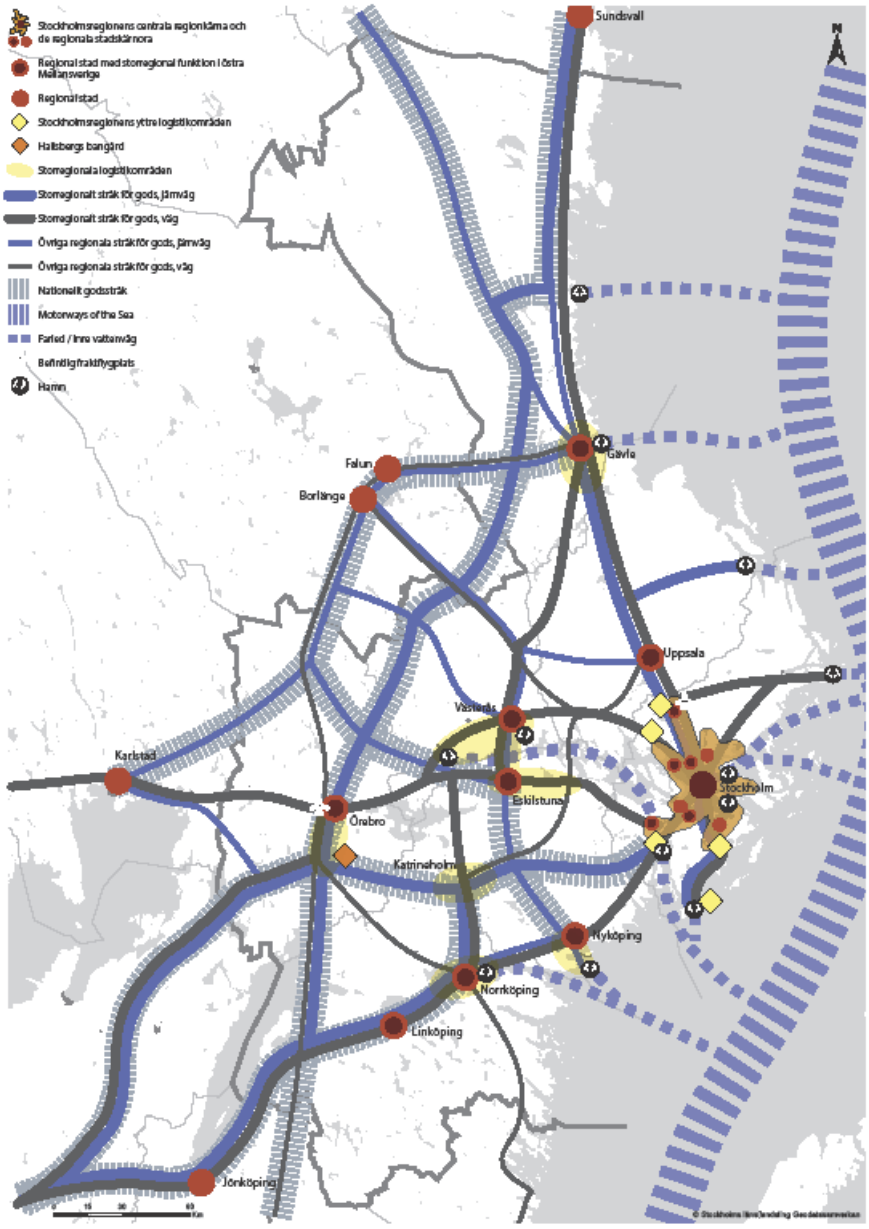
7. Gods- och logistikstruktur i Stockholms län, nuläge.

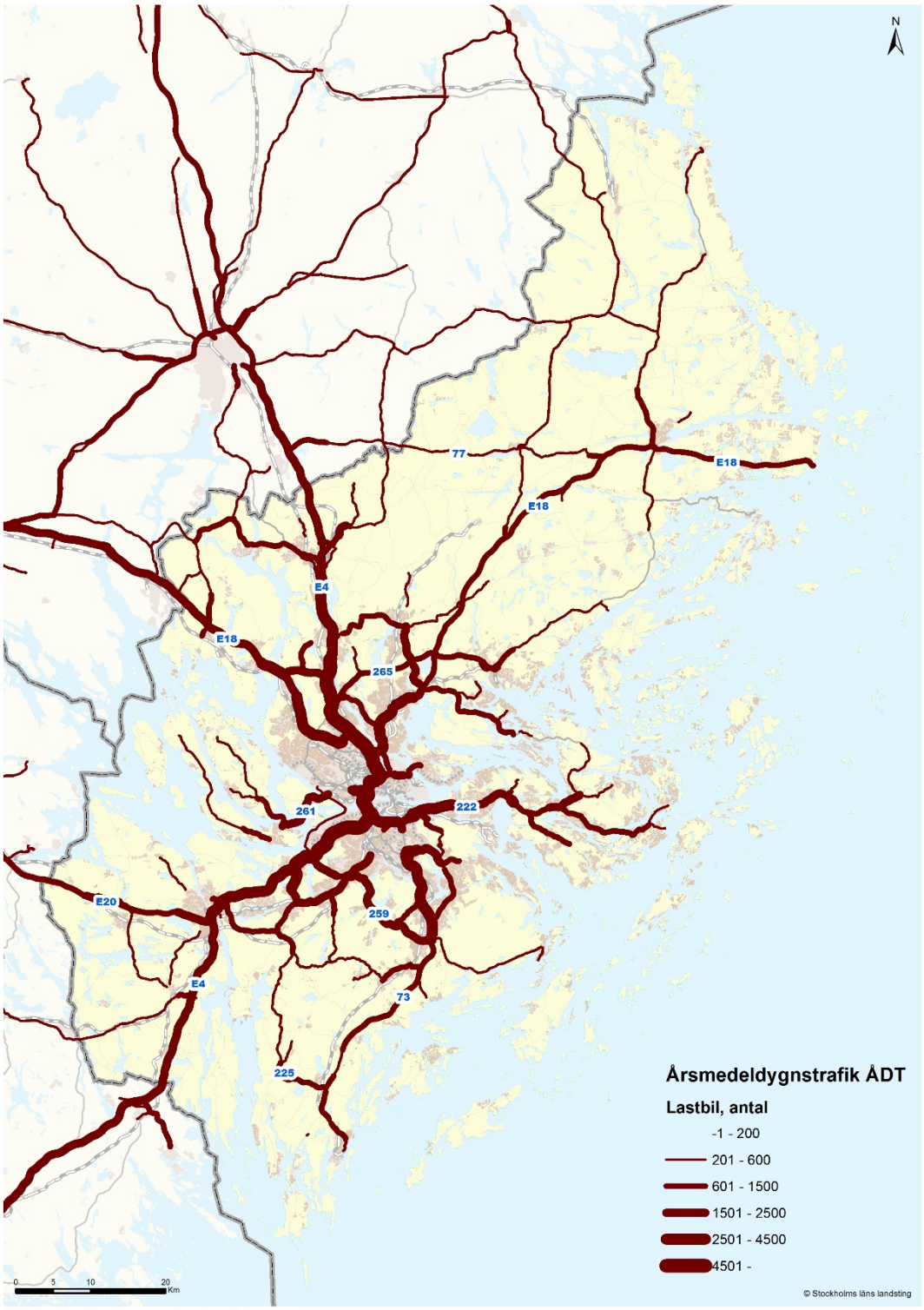
8. Gods- och logistikstruktur i Stockholms län 2050.


Oslo – Stockholm
Göteborg – Stockholm
ScanMed-korridoren
Motorways of the Sea
Baltiska korridoren

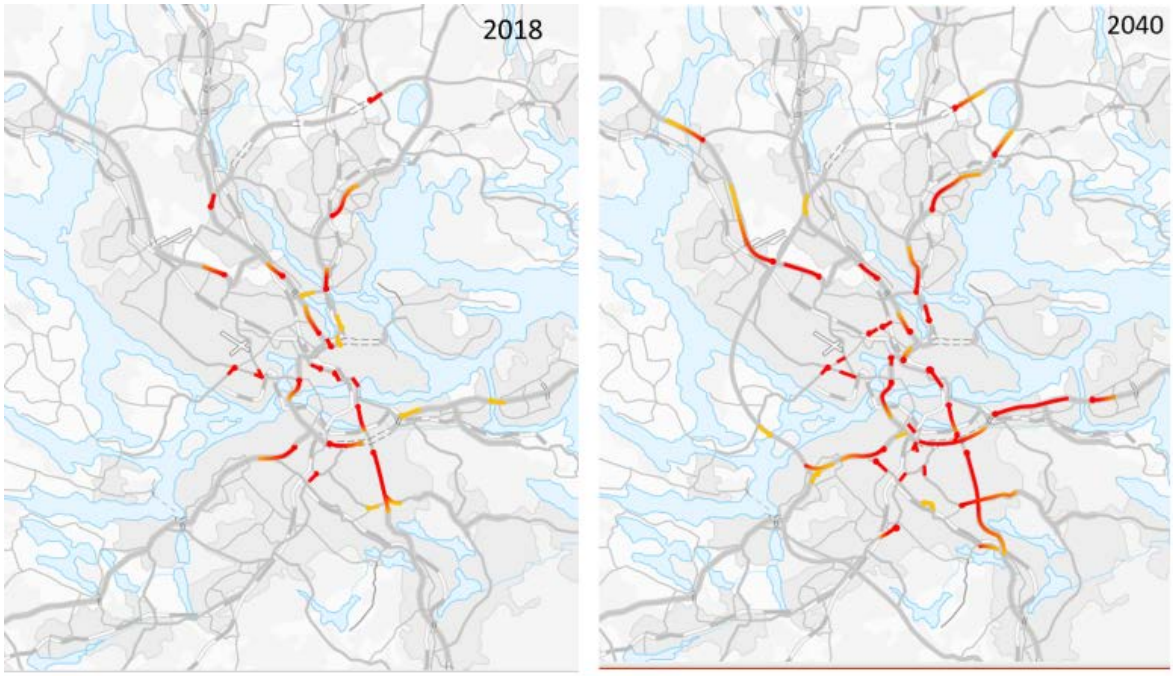

N
Stomnät
Utpekat/ Påbörjat i stomnät
Övergripande nät
Järnvägsterminal
Hamn
Flygplats
Järnväg
Väg
Inre vattenvägar
Farled
Motorways of the Sea
0 5 10 20 km
© Stockholms länslandsting, Geodatasamverkan


Varusändningar
Totalvikt, 2016
mellan NUTS 11+12 till övriga NUTS-regioner i Sverige samt utlandet
1 000-tal ton
5 000
2 500
1000
500
0
100
200 km
N
Övre Norrland
Mellersta Norrland
Norra Mellansverige
Västsverige
Småland och öarna
Sydsverige
Utlandet
Topp 5 - Importländer %
Asien och Oceanien 21
Sydosteuropa (inkl Polen, Tjeckien och Baltikum) 13
Tyskland 12
Finland 11
Benelux-länderna 9
Topp 5 - Exportländer %
Benelux-länderna 14
Tyskland 12
Asien och Oceanien 11
Sydosteuropa (inkl Polen, Tjeckien och Baltikum) 11
Amerika 10


Stockholmsregionens centrala regionkärna och de regionala stadskärnorna
Regional stad med storregional funktion i östra Mellansverige
Regionalstad
Stockholmsregionens yttre logistikområden
Hallsbergs rangård
Storregionala logistikområden
Storregionalt stråk för gods, järnväg
Storregionalt stråk för gods, väg
Övriga regionala stråk för gods, järnväg
Övriga regionala stråk för gods, väg
Nationellt godsstråk
Motorways of the Sea
Farled / inre vattenväg
Befintlig fraktflygplats
Hamn
N
Sundsvall
Gävle
Falun
Borlänge
Uppsala
Västerås
Karlstad
Örebro
Eskilstuna
Stockholm
Katrineholm
Nyköping
Norrköping
Linköping
Jönköping



Källa: Tillväxt- och Regionplaneförvaltningen, Trafikverket 2018


2018
2040



Källa: Tillväxt- och Regionplaneförvaltningen, Trafikverket



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Trafikverket

Remissredogörelse

Godsstrategi för Stockholmsregionen

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) arbetar med regional utvecklingsplanering i Stockholms län. TRF är en del av Stockholms läns landsting (SLL) och arbetar på uppdrag av Tillväxt- och regionplanenämnden (TRN). Vi möjliggör en hållbar utveckling i Stockholmsregionen genom en regional utvecklingsplanering som grundas på kvalificerat underlag och analys. Genom samverkan och kommunikation bidrar vi till att regionens aktörer når en samsyn gällande regionens utveckling. Vi tar initiativ till och skapar förutsättningar för att förverkliga visioner, mål, strategier och åtaganden i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS).

Vi bevakar systematiskt utvecklingen i regionen och omvärlden. I vår rapportserie presenteras kunskapsunderlag, analyser, scenarion, kartläggningar, utvärderingar, statistik och rekommendationer för regionens utveckling. De flesta rapporter har tagits fram av forskare, utredare, analytiker och konsulter på uppdrag av TRF.

Citera gärna innehållet i rapporten men uppge alltid källan. Även kopiering av sidor i rapporten är tillåtet, förutsatt att källan anges och att spridning inte sker i kommersiellt syfte. Att återge bilder, foto, figurer och tabeller (digitalt eller analogt) är inte tillåtet utan särskilt medgivande.

TRF är miljöcertifierade enligt ISO 14001 i likhet med SLL:s samtliga förvaltningar. Landstingets upphandlade konsulter möter särskilt ställda miljökrav. Denna trycksak är tryckt enligt SLL:s miljökrav.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

Box 22550, 104 22 Stockholm

Besök: Norra stationsgatan 69

Tfn växel: 08-123 130 00

E-post: registrator@sll.se

tfr@sll.se

www.sll.se

Innehåll

Bakgrund **4**

Remissammanställning **4**

Generella synpunkter på förslaget till godsstrategi 5

Synpunkter på Utmaningar, behov och brister 6

Vilka utmaningar anser remissinstanserna saknas? 7

Synpunkter på strategisk inriktning 10

Synpunkter på handlingsområden 11

Vilka insatser saknas inom handlingsområdena? 12

Synpunkter avseende genomförande 13

Hur kan aktörerna bidra till genomförandet av strategin? 13

Synpunkter på nuläge, prognoser och trender 16

Övriga synpunkter 16

Inkomna remissvar **18**

Bakgrund

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har på uppdrag av landstingsfullmäktige i budget för 2017 initierat arbetet med att ta fram en regional godsstrategi. Landstingets tillväxt- och regionplanenämnd beslutade den 7 december 2017 att skicka förslaget på remiss under perioden 21 december-2 mars 2018. Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar om godsstrategin i juni 2018 och därefter i landstingsfullmäktige.

Den regionala godsstrategin ska vara vägledande för regionens aktörer samt bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

Följande frågeställningar angavs i missivet som särskilt intressanta att få remissinstansernas svar på:

- Saknas utmaningar för godstransporter?
- Är de tre strategiska områdena för utveckling av godstransporter i Stockholms län
- lämpliga?
- Saknas insatser inom de fem handlingsområdena?
- Hur kan ni som aktör i Stockholmsregionen bidra till genomförandet?

I denna promemoria sammanfattas de synpunkter som inkommit på det utsända remissförslaget.

Remissammanställning

Följande kapitel sammanfattar remissinstansernas kommentarer och synpunkter på förslaget till Godsstrategi för Stockholmsregionen. Av pedagogiska skäl följer dispositionen kapitelindelningen på utsänt förslag. Totalt inkom 82 svar på remissen. Av dessa avstod 13 från att svara. Totalt ligger således 69 svar till grund för denna sammanställning. Noteras bör dock att ett flertal av dessa svar är identiska då kommuner gått samman och lämnat identiska och samordnade svar, exempelvis *Södertörnskommunerna*, och *Stockholm Nordost*. 8 remissvar inkom försent utan att förlängd remisstid begärts. Dessa svar finns inte redovisade i denna sammanställning.

Bland svaren finns en bred representation av regionala aktörer, främst kommuner, regioner och regionala och statliga myndigheter samt kommunala bolag och samarbetsorgan. Noterbart är att relativt få organisationer som representerar civilsamhälle och den privata sektorn har inkommit med svar. Exempelvis har inte någon miljöorganisation svarat på remissen. I slutet av rapporten redovisas en lista över alla instanser som svarat i respektive kategori.

En övergripande iakttagelse är att de flesta av remissinstanserna har svarat relativt kortfattat. Synpunkterna är i många fall förhållandevis generellt formulerade och sammanfattade på 1 till 3 sidor löptext. De flesta remissinstanser har också frångått strukturen på förslaget till strategi och väver i samma avsnitt in synpunkter som kopplar till flera av strategins olika delar. Relativt få svarar explicit på de frågeställningar som fanns i det utskickade missivet. Detta gör att det ibland är svårt att avgöra under vilket avsnitt som en viss synpunkt bör hänföras till. Vissa instanser vill exempelvis lyfta fram mer eller mindre specifika frågeområden men anger inte alltid om de vill att det ska betraktas som en kommentar på utmaningarna, de strategiska områdena, handlingsområdena för genomförande eller på

nulägesbeskrivningen. En del av dessa synpunkter finns beskrivna i avsnittet om generella synpunkter, andra har placerats där det bedömts att de är mest relevanta.

Det finns också exempel på synpunkter som är mycket specifika, exempelvis kan det gälla en viss önskad eller icke önskad väg- eller järnvägsinvestering eller en kommunspecifik fråga som saknar relevans för det övergripande, regionala strategiska perspektivet. Dessa synpunkter har i huvudsak utelämnats från denna sammanställning. De mer detaljerade synpunkterna på strategin som kan vara relevanta att beakta finns sammanfattade under avsnittet ”Övriga synpunkter”.

Generella synpunkter på förslaget till godsstrategi

Den generella bild som framträder av inkomna remissvar är att instanserna har en positiv grundsyn på godsstrategin. Det uttrycks att det finns ett behov av en strategi och förslaget uppfattas av de flesta remissinstanser fånga de utmaningar som är kopplade till infrastruktur och godstransporter i regionen. Det framhålls som positivt att strategin har en koppling till målen i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050, samt att ambitionen är att ha ett helhetsperspektiv på frågorna. Ett flertal remissinstanser lyfter särskilt fram strategins betydelse för att bidra till regional samsyn på utmaningar, målsättningar och prioriteringar.

Södertörnskommunerna välkomnar godsstrategin och anser att det är positivt att den kopplar samman mål och prioriteringar för transporter och hantering av gods med RUFS 2050, vilket även lyfts fram av *Tillväxtverket*, som också anser att det är bra att strategin ser regionen ur ett nationellt och internationellt systemperspektiv samt att den arbetats fram med relevanta aktörer. Också *Stockholm Nordost* är positiva till att landstinget har utarbetat förslaget till godsstrategi i bred samverkan med regionens olika aktörer. Flera näringslivsorganisationer såsom *Svensk Handel, Transportföretagen* och *Sveriges Åkeriföretag* uttrycker i positiva ordalag att förslaget i det stora hela fångat de utmaningar och behov som förväntas inför 2050.

En kritisk synpunkt som förs fram av ett flertal remissinstanser är att strategin brister i konkretion och tydlighet, att den är formulerad på en alltför övergripande nivå och därför har begränsade möjligheter att fungera som praktiskt stöd vid samverkan, prioriteringar och planering. *Trafikverket* anser exempelvis att relativt mycket arbete återstår innan strategin kan fungera som ett stöd för samverkan och genomförande inom området. De framhåller att strategin bör samordnas med andra aktörer, bl.a. Godsstrategiarbetet inom *En Bättre Sits* samt Stockholms stads strategiska arbete med godsfrågor.

Stockholms stad anser att förslaget till godsstrategi är en bra grund men att det är alltför översiktligt och allmänt hållet för att utgöra någon egentlig vägledning och skulle därför vilja se ett antal tillägg och justeringar och efterfrågar en tydligare problembeskrivning och genomförandedel. Även *Storsthlm* anser att de strategiska områdena kopplade till utmaningarna är för vagt beskrivna vilket i sin tur gör att de tillhörande handlingsområdena blir relativt otydliga.

Länsstyrelsen i Stockholm är positiva till att godsstrategin utformats inom ramen för RUFS 2050 men anser att genomförandetiden för framtagandet har varit alltför snävt tilltagen för att få en grundlig och genomgripande regional diskussion kring inriktning och slutsatser. De anser också att det behöver förtydligas hur godsstrategin ska genomföras och konkretiseras mer för att kunna bli användbar i ett fortsatt arbete. *Trafikförvaltningen i SLL* ser positivt på att en godsstrategi tas fram men anser att

terminologin i förslaget stundtals är inkonsekvent och att en översyn av begrepp och hur de används skulle öka läsbarheten.

Ett antal remissinstanser anser att potentiella målkonflikter behöver beskrivas utförligare och att det behövs tydligare principer för hur man ska prioritera mellan olika målsättningar. Som exempel kan nämnas *Solna Stad* som saknar en redovisning av varför de målsättningar som prioriteras i godsstrategin ska ha företräde före andra angelägna målsättningar. *Storsthlm* framhåller de konflikter som kan uppstå mellan behovet av omlastningsplatser för massor och annat gods, transporter av farligt gods och behovet av att frigöra mark för att bygga nya bostäder. *Stockholms universitet* lyfter fram utmaningen med att förena målet om en tillväxtregion med målet om en hållbar miljö då en större befolkning väntas leda till fler transporter och ökade utsläpp.

Några remissinstanser påtalar vikten av ett storregionalt perspektiv och att Stockholms län är en för snäv regional avgränsning för att kunna hantera de utmaningar och nå de mål som ställs upp för godsstrategin. Det är främst kommuner, regioner och aktörer utanför Stockholms län som lyfter detta perspektiv, exempelvis *Region Västmanland, Region Örebro* och *Region Sörmland*.

Nyköpings kommun anser att det är viktigt att arbetet inte fortsättningsvis begränsas av administrativa gränser och att hela Östra Mellansverige inkluderas i det fortsatta arbetet. De lyfter fram behovet av fortsatt långsiktigt arbete inom det storregionala samarbetet "En bättre sits". *Oxelösunds kommun* skriver att godsstrategin inte bör begränsas till aktörer i Stockholms län och att strategin skulle ha mycket att vinna på ett länsövergripande perspektiv. *Gävle kommun* anför att Gävleregionen i flera avseenden kan bidra för att stödja Stockholmsregionens tillväxt och bidra till att minska trängsel, öka framkomlighet och uppnå klimatmålen, särskilt betydelsen av Gävle hamn lyfts fram.

En del remissinstanser efterfrågar en mer visionär strategi som tydligare lyfter fram potentialen i ny teknik. Några remissinstanser, exempelvis *Sigtuna kommun* och *Stockholm Nordost* uttrycker kritik mot att den tekniska utvecklingen i för hög utsträckning beskrivs som ett problem och att potentialen inte lyfts fram tillräckligt.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen ser med glädje den positiva grundsyn som remissinstanserna har på godsstrategin och att förslaget i det stora hela har fångat de utmaningar och behov som förväntas inför 2050. Samtidigt noterar förvaltningen de brister som framförs. Godsstrategin kommer att tydliggöras bland annat vad gäller problemformulering, målkonflikter, storregionalt perspektiv
Förvaltningen kommer att ändra dispositionen för att dokumentet ska bli tydligare och lättare att förstå. Kapitlet ”Nuläge...” läggs tidigare i dokumentet så att läsordningen blir: En vägledande strategi, Godstransporter nuläge och till 2050- Utmaningar, behov och brister – Strategisk inriktning.
Förvaltningen kommer att tydliggöra och redovisa hur mål och delmål i RUFS 2050 och strategisk inriktning och handlingsområden/insatser hänger samman.

Synpunkter på Utmaningar, behov och brister

Lite drygt hälften av de svarande remissinstanserna lämnar synpunkter som direkt kan kopplas till avsnittet om utmaningar, behov och brister. Omkring hälften av dessa, det vill säga ungefär en fjärdedel av

samtliga remissinstanser, uttrycker att de instämmer i beskrivningarna av utmaningarna så som de är formulerade i förslaget. *KTH* anser att de identifierade utmaningarna är vältäckande, *Norrenergi* menar att förslaget på ett bra sätt fångat upp viktiga utmaningar, *Post- och Telestyrelsen* bedömer att det inte finns behov av att tillföra ytterligare utmaningar och *Region Skåne* betraktar listan med utmaningar som relativt komplett men anser samtidigt att ansatsen är förhållandevis övergripande.

Lidingö stad ställer sig bakom strategins utmaningar och framhåller att det är positivt att strategin har identifierat utmaningarna för att därigenom skapa incitament och förstärka styrmedel för överflyttning av godstransporter till sjö eller järnväg, samt för att beräkna de framtida kostnaderna om åtgärder uteblir. Även *Regionförbundet i Sörmland* instämmer i beskrivningen av utmaningarna för godstransporterna i regionen och påpekar att regionens tillväxt förväntas leda till att godstransporterna ökar vilket i sin tur ställer ökade krav på transportsystemet i framtiden.

Storsthlm anser att strategin skulle kunna vara mer dynamisk och öppen för att transportsätt och flöden kommer att förändras i större utsträckning. Exempelvis hur trafikflödena förändras när Norviks hamn är i full drift. Men också hur tekniska innovationer kommer ändra förutsättningarna. De för också fram att full effekt av Norviks hamn endast kan uppnås om Tvärförbindelse Södertörn och Östlig Förbindelse byggs.

Vilka utmaningar anser remissinstanserna saknas?

Klimat och miljö

Ett flertal remissinstanser anser att klimatutmaningen, de olika trafikslagens roll för att nå klimatmålen samt utmaningen att nå målet om fossilfrihet har fått för litet utrymme i strategin. *Trafiknämnden i SLL* önskar att godstrafikens klimatpåverkan lyfts på ett tydligare sätt givet att godset genererar mycket transporter och prognoserna pekar på en fortsatt ökning. *Länsstyrelsen i Stockholm* anser att utmaningen att klara uppsatta klimat- och miljömål och trängselproblematiken är mer rimliga utgångspunkter för strategin än den nuvarande formuleringen om att ha fokus på samlastning och ny teknik. De lyfter att samlastning och ny teknik kan vara ett par av flera strategier eller aktiviteter för att nå uppsatta klimat- och miljömål. *KTH* vill lyfta utmaningen med att ta fram fungerande affärsmodeller som skapar incitament för överflyttning från lastbilstransporter till transporter på järnväg och sjö samt frågan om samlastningscentraler för lastbilstransporter för att säkerställa kopplingen till järnväg och sjö.

Även *Nyköpings kommun* menar att utmaningen med att minska klimatpåverkande utsläpp bör lyftas fram tydligare och *Gävle kommun* anför att Gävleregionen i flera avseenden kan stödja Stockholmsregionens tillväxt och bidra till att minska trängsel, öka framkomlighet och uppnå klimatmålen, särskilt betydelsen av Gävle hamn lyfts fram. *Länsstyrelsen Västmanland* önskar att en storregional samsyn finns i infrastrukturfrågorna eftersom detta är viktigt både ur regional synvinkel men även ur nationell. Långväga transporter på lastbil genom landet behöver styras över till transporter med lägre miljöpåverkan. Alternativa färdmedel såsom sjöfart bör prioriteras och avlasta landinfrastrukturen.

Oxelösunds Hamn AB anser att det är angeläget att lyfta fram att större godsvolymer behöver fraktas sjövägen om de nationella klimatmålen ska nås. *Biogas Öst* anser att strategins generella och övergripande karaktär gör att gör att den inte ger någon större tydlighet eller vägledning när det gäller långsiktig inriktning för att kunna göra de val som bidrar till fossilfrihet.

Livsmedelsverket påpekar att strategin nämner behovet av klimatsmarta transportsätt, men att man också behöver arbeta med att klimatanpassa transportsystemen då effekterna av klimatförändringen kommer att kvarstå under lång tid framöver.

Farligt gods

Relativt många instanser lyfter frågan om transporter av farligt gods och problematiken kring markanvändningskonflikter. *Sigtuna kommun* anser exempelvis att det behövs en närmare dialog med kommunerna om var stråk för farligt gods finns idag och var det finns behov av att säkerställa sådana stråk i framtiden för att kunna avväga behovet av framkomlighet för godset ställt mot behovet av en nödvändig stads- och bebyggelseutveckling. Lokaliseringen av målpunkter för farligt gods i regionen ses över löpande mot bakgrund av ett ökat fokus på behovet av att bygga fler bostäder. *Stockholms stad (Exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret)* lyfter fram behovet av regional samsyn om stråk för farligt gods och anser att texten om detta bör kompletteras med att det även finns behov av en samsyn kring drivmedelsstationer. Framtida drivmedel kan ha andra säkerhetsaspekter än dagens, likaväl som att det är en utmaning att bygga ut el-laddningsinfrastrukturen. Stockholms stad påpekar att dessa behov står ofta i konflikt med ett ökat bostadsbyggande och anser därför att det är viktigt med en tydlig regional plan och samsyn över var de bör placeras.

Storstockholms Brandförsvar (SSBF) ser positivt på att behovet av att säkerställa regionala stråk för transport av farligt gods är en av de identifierade utmaningarna som presenteras i förslaget. De påpekar att en ändring av rekommenderade leder för transport av farligt gods kan resultera i att ett stort antal byggnader, fastigheter och detaljplaner exponeras för risker som de inte är dimensionerade för. *Akademiska Hus* skriver att förtätning inom redan bebyggda miljöer kan förändra förutsättningarna för transporter av olika former av farligt gods, vilket i sin tur kan komma att påverka förutsättningarna för lärosätenas placering, utveckling och forskning, och därmed regionens konkurrenskraft och attraktivitet.

Skärgårdsstiftelsen menar att Stockholms skärgård inte bör utsättas för högriskexponering i samband med transporter av farligt gods och förordar att större sjötransporter av gods till Stockholmsregionen inte går genom skärgården utan i första hand tas om hand längre ut vid kusten exempelvis Norvik och Kapellskär.

Risk och sårbarhet

Några remissinstanser anser att risk- och sårbarhetsaspekterna bör utvecklas i förslaget, exempelvis *Södertörnskommunerna*. *Livsmedelsverket* lyfter fram att Stockholmsregionen är sårbar när det gäller försörjning av livsmedel och dricksvatten och att Mälaren som vattentäkt och de tre stora vattenverken som finns inom området är oerhört viktiga för samhällets alla funktioner. Planeringen måste ta hänsyn till behovet av reservvattentäkter, och att dessa finns tillgängliga.

Övrigt

Ett antal instanser, exempelvis *Energimyndigheten*, saknar tydligare resonemang om kopplingar till övriga planer för Stockholmsområdet och hur en allmän minskning av personbilstrafiken och överflyttning till mer effektiva transporter kan frigöra utrymme till förmån för godstransporter. På samma tema anser *Upplands-Bro* att strategin tydligare behöver belysa spårtrafikens roll gällande godstransporter i Stockholmsregionen. *Länsstyrelsen Västmanland, Håbo kommun* och *Storsthlm* lyfter fram sjöfartens betydelse för att nå klimatmålen Storsthlm anser att resonemang om hur sjötransporterna och dess framtida betydelse för regionen kan utvecklas i dokumentet. Liksom i fallet med kollektivtrafik på vatten

anser de att det finns en outnyttjad kapacitet i regionens vattensystem för godstrafiken. Håbo kommun anser att strategin bör ta hänsyn till att en utbyggd sluss i Södertälje kan skapa förutsättningar för en utveckling av sjöfarten på Mälaren. Kopplat till sjöfarten för *SIKO* fram att majoriteten av kajer och bryggor i skärgården är ägda av samfälligheter och att tillgången till dessa behöver säkras för godstrafik, särskilt på öar där det inte finns tillgång till kollektiv godstrafik. Idag förekommer det att samfälligheter avlyser sina kajer/bryggor för frakt (t ex med betongsuggor), istället för att investera i att hålla dom i gott skick även för gods.

Stockholms stad anser att regionen behöver identifiera platser där de tillverkande och transportintensiva verksamheterna kan vara belägna. *Oxelösunds Hamn AB* lyfter fram fyra godsbehov som de anser bör beaktas mer utförligt i strategin: 1) mängden bränsle som ska in till Stockholms och regionens fjärrvärmeverk, 2) mängden byggmaterial som ska in till Stockholmsregionens expansion, 3) mängden återvinningsmaterial som ska transporteras från Stockholm till olika återbruk samt 4) transittrafiken till och från Finland. De menar att en stor andel av den långtradartrafik som går via Stockholm eller Kapellskär har mål- eller startpunkt söder om Stockholm vilket betyder att Stockholm blir en transitpunkt helt i onödan.

Stockholms stad (AB Stokab) lyfter fram att utveckling mot självkörande fordon och fordon med transportstöd kommer att medföra ett stort behov av 5G-nät, vilket förutsätter fiber både vid trafiksignalsanläggningar och fysiska platser längs vägar och viktiga trafikkorsningar.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen konstaterar att många remissinstanser uttrycker att de instämmer i beskrivningarna av utmaningarna så som de är formulerade i förslaget och anser att de identifierade utmaningarna är vältäckande.
Ett flertal remissinstanser anser att klimatutmaningen, de olika trafikslagens roll för att nå klimatmålen samt utmaningen om fossilfrihet har fått för litet utrymme i strategin. - Godsstrategin kommer att förtydligas och kompletteras med så att klimatutmaningen tydliggörs.
Relativt många instanser lyfter frågan om transporter av farligt gods samt frågan om drivmedelstransporter och drivmedelsstationer – dels ur ett säkerhets-/beredskapsperspektiv dels ur ett markanvändningsperspektiv. Likaså anser flera remissinstanser att risk- och sårbarhetsaspekterna bör utvecklas i strategin. Förvaltningen avser att komplettera godsstrategin genom att Risk-, sårbarhet och beredskap får en egen rubrik där utmaningar kopplade till detta område listas.

Synpunkter på strategisk inriktning

Relativt få remissinstanser har valt att explicit kommentera den strategiska inriktningen. Av de som nämnt den anser majoriteten att den föreslagna strategiska inriktningen är relevant och lämplig. De strategiska områdena speglar väl identifierade utmaningar och fångar upp de aspekter som innefattas inom godstransportplaneringen. Det strategiska området ”stärkt förståelse för godstransporternas systemeffekter” påpekas av ett fåtal remissinstanser som särskilt viktigt, men utmanande. Ett antal remissinstanser anser att den strategiska inriktningen borde kompletteras, exempelvis genom att nämna möjligheter kopplade till digitaliseringen, och ett fåtal instanser menar att kopplingen mellan målbilden i RUFS 2050 och den strategiska inriktningen inte är tillräckligt tydlig. *Stockholms stad* menar exempelvis att den målbild från RUFS 2050 som beskrivs i strategin kräver mer omfattande insatser än de som beskrivs i strategin samt att beskrivningen av strategiska områden och handlingsområden är vag och otillräcklig. *Södertörnskommunerna* anser att det saknas en tydlig koppling till målbilden i RUFS i fråga om att minska de klimatpåverkande utsläppen.

Region Skåne anser att de tre strategiska områdena är rimliga och att de speglar de identifierade utmaningarna. De menar att kopplingen till utmaningarna ”Kapacitet och framkomlighet” och ”Systemeffekter och styrning för hållbar utveckling” kan stärkas ytterligare genom att explicit beröra identifiering av konfliktpunkter och överflyttning från vägtransporter till tåg eller sjöfart. *Länsstyrelsen i Uppsala* anser att de tre strategiska områdena är relevanta för Stockholms län, då dessa fångar upp olika delar av vad som innefattas inom godstransport, bl.a. presenteras transport som en följd av leverans av varor och tjänster som en kategori men även byggtrafik som genereras i och med att städerna växer. *Transportföretagen* håller med om de strategiska områdena ser positivt på att strategin påpekar att persontransporter också påverkar och måste tas hänsyn till.

Storsthlm anser att strategin skulle tjäna på en djupare beskrivning av den digitala utvecklingens tekniksprång, till exempel apputveckling genom öppen data. Även elvägnät som nu är på försöksstadium kan förväntas få stor betydelse för klimatsmarta transportsätt av gods i en nära framtid. Även Stockholms stad saknar under det strategiska området teknik och innovation en text om självkörande fordon och möjligheterna med geofencing.

Region Östergötland ställer sig positiv till de strategiska områdena men vill också i detta sammanhang påtala att kvaliteten på transportinfrastrukturen även utanför Stockholms län har betydelse för Stockholmsregionen.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar att endast få remissinstanser har lämnat synpunkter och kommentarer på den strategiska inriktningen. Förvaltningen instämmer med remissinstanser som menar att kopplingen mellan målbilden i RUFS 2050 och den strategiska inriktningen inte är tillräckligt tydlig. Strategidokumentet kommer att stärkas så att kopplingen till målen tydliggörs.

Den digitala utvecklingens tekniksprång kan utvecklas godsstrategin i den betydelse att det är viktigt för regionens aktörer att förhålla sig till detta. Förvaltningen menar att den tekniska och digital utvecklingen kommer att påverka transportsystemet och godstransporter i framtiden, men förvaltningen kan inte ange vad, hur och när utvecklingen kommer att ske.

Synpunkter på handlingsområden

Flera remissinstanser är positiva till föreslagna handlingsområden vilka anses ge goda förutsättningar att klara de stora utmaningar som finns kopplade till transporter i Stockholmsregionen. Ett antal remissinstanser är särskilt positiva till att teknik och innovation lyfts fram i strategin. Samtidigt ser många instanser att flera aspekter i handlingsområdena kan vidareutvecklas, till exempel samverkan mellan olika aktörer och överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.

Regionförbunden Sörmland och *Östergötland* bedömer att strategin tar upp de handlingsområden som är nödvändiga att arbeta med, och *Håbo kommun* anser att handlingsområdena för genomförande ger goda förutsättningar att klara de stora utmaningar som finns kopplade till transporter i Stockholmsregionen. *Länsstyrelsen i Uppsala län* är särskilt positiv till att teknik och innovation lyfts som ett handlingsområde som bör utvecklas för att få fram nya lösningar och angreppssätt till en effektiv hantering av godstransport. *Region Skåne* ser positivt på att strategin inkluderar utveckling och implementering av teknik och innovationer samt att behovet av kunskap belyses.

Många remissinstanser menar att vikten av samverkan mellan olika aktörer borde betonas ytterligare, varav flera av dessa är regionala myndigheter. *Länsstyrelsen Västmanland* önskar att en storregional samsyn finns i infrastrukturfrågorna eftersom detta är viktigt både ur regional synvinkel men även nationellt. Region Västmanland menar att behovet av styrning behöver tydliggöras för att tillgänglig kapacitet, trafikslag och fordon ska användas så effektivt som möjligt. Även *Transportföretagen* anser att det möjligen saknas något om behoven av samverkan även med omkringliggande regioner, t.ex. vid planering av terminalområden. Andra remissinstanser uttrycker liknande synpunkter. *Livsmedelsverket* lyfter fram att livsmedelsförsörjningen är helt beroende av att det finns en samverkan mellan det privata och offentlig så att de här livsmedelstransporterna kan ske på smidigt sätt i vardagen men också under påfrestningar och krislägen. *KTH* anser att det i handlingsområdena "Samverkan, planering och styrning" samt "ökad kunskap" bör läggas mer fokus på att hela transportkedjan beaktas.

Trafikverket framför att handlingsområdena behöver konkretiseras och ges ett tidsperspektiv, lämpligen i samverkan mellan huvudaktörerna inom respektive område.

Några remissinstanser anser att insatser för att minska klimatpåverkande utsläpp och överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart borde ges större utrymme. *Nyköpings kommun* menar att insatser för att minska klimatpåverkande utsläpp saknas, t ex så att transportbehovet minskar och att resurseffektiva transporter används genom att järnväg och sjöfart premieras framför vägtransporter. *Energimyndigheten* anser att en inriktning bör vara att så mycket gods till och från Stockholmsområdet fraktas med tåg eller fartyg samt att dieseldrivna fordon i distributionstrafiken måste gå över till att drivas av elektricitet eller biodrivmedel.

Ett fåtal remissinstanser lyfter fram högre effektivitet i godstransporterna avseende fyllnadsgrad som ett viktigt handlingsområde. *Energimyndigheten* anser att för att begränsa ökningen av antalet lastbilar bör deras lastkapacitet utnyttjas så effektivt som möjligt, exempelvis genom ökad godssamordning och ökad fyllnadsgrad. *Region Sörmland* och *Östergötland* menar att förbättringar i transportinfrastrukturen enbart kan lösa en del av problemen och att effektiv logistik som utnyttjar infrastrukturen på ett annat sätt är nödvändig. För detta krävs ökad kunskap som driver på utvecklingen av ny teknik och affärsmodeller. Ett fåtal remissinstanser menar att luft- och sjöfartstransporter kan belysas tydligare i godsstrategin. *Havs- och vattenmyndigheten* menar att godsstrategin är koncentrerad på infrastrukturen på land, till exempel vägar hamnar och terminaler. Dock är det relevant att även inkludera infrastrukturen till havs,

som även den har relevans för framkomligheten i regionen. *PTS* efterlyser insatser som gör det möjligt att tydligare beskriva flygtransporternas roll i godshanteringen.

Några remissinstanser ser digitaliseringen som en viktig aspekt som kan belysas ytterligare i godsstrategin. *Södertörnskommunerna* anser att digitalisering överlag bör lyftas tydligare i godsstrategin.

Ett flertal remissinstanser, bland annat Hälso- och sjukvårdsnämnden i SLL, har reagerat på formuleringen: ”i allt väsentligt förväntas transportinfrastrukturen vara densamma år 2050 som idag” De som lämnat synpunkter påtalar att detta behöver förklaras i förhållande till byggnationen av Förbifart Stockholm och utbyggnaden av tunnelbanan.

Vilka insatser saknas inom handlingsområdena?

Remissinstanserna föreslår inte uttryckligen några ytterligare handlingsområden. De synpunkter som kommit in på detta område är i huvudsak kompletteringar av de befintliga handlingsområdena i förslaget till strategin. *Biogas Öst* anser att regionen bör ta fram en tydlig drivmedelsstrategi som driver på utvecklingen av flera väl utvalda förnybara alternativ, samtidigt som man är tydlig med att andelen förnybart behöver öka som helhet. *Järfälla kommun* anför att det är förenat med stora kostnader att hålla stråk framkomliga för godstransporter samt att godsterminaler är ytkrävande vilket inte gör det attraktivt för kommuner att reservera dessa ytor. De föreslår därför att det bör finnas möjlighet att söka regionalt stöd för att vidta åtgärder som är av regional betydelse för logistik och varuförsörjning.

Post- och telestyrelsen (PTS) efterlyser insatser riktade mot innovativa och hållbara lösningar förtransportvolymer som uppstår genom en fortsatt ökade e-handel. Det gäller framför allt lösningar för ”last mile” som t ex ombud, paketboxar vid bostäder och andra lösningar för leveranser och returhantering.

Nyköpings kommun saknar insatser för att minska klimatpåverkande utsläpp, t ex så att transportbehovet minskar och att resurseffektiva transporter används genom att järnväg och sjöfart premieras framför vägtransporter. *PostNord* föreslår att punkten Teknik och innovation fördjupas ytterligare vad gäller förbättrad tillgång till laddinfrastruktur för elbilar och utbyggd infrastruktur för tankning av CNG. PostNord lyfter också fram fördelar med att logistikföretag ges möjlighet att etablera logistikterminaler/noder nära centrum där många transporter sker, vilket ger mindre utsläpp och ökad effektivitet jämför med etableringar längre ut i geografin.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen delar remissinstansernas syn om vikten av samverkan mellan olika aktörer och samverkan med omkringliggande län kan betonas mer i godsstrategin.
Det finns synpunkter om att insatser för att minska klimatpåverkande utsläpp och överflyttning från väg till järnväg och sjöfart bör betonas mer. Godsstrategin kommer att kompletteras med strategiska insatser från landstingets Klimatfärdplan 2050.

Frågan om digitaliseringen kommer att lyftas i avsnittet om globala trender, vilket föreslås finnas tidigt i dokumentet. Därutöver tydliggörs digitaliseringen och teknikutveckling, som även har en avgörande betydelse för att minska klimatpåverkande utsläpp, i den strategiska inriktningen och insatser.

Synpunkter avseende genomförande

Ett stort antal remissinstanser lämnar synpunkter som handlar om genomförande av strategin och flera kopplar dessa till kommentarer om strategins relativt övergripande karaktär. En tämligen vanlig synpunkt är att strategin har en bra ansats och inriktning, men att den inte kommer vara lätt att omsätta i praktiken. Många instanser uttrycker att det finns ett behov av samverkan samt att strategin behöver kompletteras med en genomförandeplan som innehåller en tydligare definierad ansvarsfördelning. I remissvaren går det att utläsa ett önskemål om att det sker en regional samordning som avser prioritering, ansvar och genomförande av godsstrategin.

Stockholm Nordost saknar exempelvis en mer konkret genomförandedel där insatserna inom varje handlingsområde beskrivs och prioriteras. De menar att en genomförandedel också behöver visa på vilka aktörer som bär huvudansvaret och vilka som bör ingå i samverkan för de olika insatserna i genomförandet. Detta bör ske efter ytterligare samråd med berörda aktörer. Liknande synpunkter kommer exempelvis från *Mälardalsrådet, Sollentuna kommun, och Transportföretagen*. De senare anser att det möjligen borde tillkomma en rubrik; ”Samverkan på lokal, regional, nationell och internationell nivå”. Transportföretagen menar att Stockholmsregionens godstransporter har en speciell funktion som ställer extra krav på samverkan mellan myndigheter på olika nivå och näringslivet.

Södertörnskommunerna anser att förslaget till godsstrategi inte är tillräckligt konkret för att kunna utgöra ett planeringsunderlag i kommunal planering. De efterfrågar tydligare ställningstaganden och att framtida godsstruktur pekas ut på karta. Vidare anser de att det finns en otydlighet vad som är nästa steg och vem som har ansvar för vad och efterfrågar ett tydligare utpekande av ansvariga organisationer och myndigheter för olika delområden i strategin.

Länsstyrelsen i Stockholm anser att för det fortsatta arbetet med konkretisering och genomförande av godsstrategin behövs ett gemensamt regionalt arbete som involverar flera regionala organisationer. Det är mycket som ska och behöver göras och det kräver en tydlig projektorganisation för att det ska bli verkligt resultat, särskilt när flera aktörer är involverade. *KTH* lyfter fram utmaningen att skapa plattformar för samverkan och menar att ansvaret för att erbjuda en plattform för samverkan behöver pekas ut tydligare.

Stockholms stad efterfrågar en tydlig genomförandedel kopplat till strategin för att strategin ska fylla den funktion som efterfrågas och anser att det behövs en regional analys av behovet av godsnoder och flöden i olika stråk idag och i framtiden. Skilda varu- och godsslag har olika lokaliseringsförutsättningar vad gäller terminaler, lager och transportvägar och önskvärd lokalisering ur ett regionalt perspektiv bör pekas ut.

Region Sörmland Dokumentet ger en bra bild av dagens godsstruktur men är otydligt vad nästa steg är och vilka framtidsbilder som finns förutom vetskapen att godstransporterna ökar. Det vore bra att förtydliga strategin, eller att göra en handlingsplan, där det framgår hur strategin ska användas som planeringsunderlag.

Hur kan aktörerna bidra till genomförandet av strategin?

Ett stort antal remissinstanser uttrycker en vilja och ambition att bidra till strategins genomförande. *Stockholm Nordost* framför att de är en aktiv aktör som också kan bidra genom den kommunala planeringen där kommunerna kan få in planering av gods-och leveranstrafik tidigt i planeringen. Stockholm Nordost avser att delta i landstingets fortsatta samverkan med regionala aktörer kring genomförandet av godsstrategin. *Lidingö stad* kommer, för att bidra till genomförandet av regionens

godsstrategi, att till exempel öka kunskapen om godstransporter inom samhällsplaneringen, ta in godstransport i den tidiga planeringen av stadsutvecklingen, markanvändning och infrastrukturutveckling, förbereda och anpassa infrastrukturen för framtida utveckling och möjliggöra en ökad andel elbilar, fordon och bränslen med låg miljöpåverkan, samt nya och intelligenta transportsystem. *Sigtuna kommun* är beredd att ta sitt ansvar att fortsatt planera för och bidra till att markytor säkerställs för framtida logistikutveckling i Arlanda-Rosersbergsområdet. Sigtuna kommun förordar samverkan och pilotprojekt inom ramen för utvecklingen av Airport City Stockholm för att på ett hållbart sätt effektivisera områdets transporter och godsflöden genom ny teknik och nya affärsmodeller. Sigtuna kommun är positiv till att förutsättningslöst medverka i en regional kartläggning för att identifiera potentiella kajlägen för att effektivare godstransporter via inre vattenvägar.

Bland de omkringliggande kommunerna och regionerna skriver exempelvis *Regionförbundet Sörmland att de kan* bidra till genomförandet av godsstrategin genom bred samverkan och erfarenhetsutbyte för en konkretisering av strategin främst genom vår storregionala samverkan. Inom ramen för En bättre sits-samarbete kommer en storregional godsstrategi att tas fram med ambitionen att antas under våren 2019. I det arbetet finns tillfälle att arbeta fram gemensamma prioriteringar. Även *Region Örebro* lyfter fram samarbetet En Bättre Sits samt att infrastrukturen genom Örebro har potential att avlasta redan hårt belastad infrastruktur i Stockholm från framförallt transittrafik. *Region Östergötland* anger att de kan bidra till genomförandet av godsstrategin genom bred samverkan och erfarenhetsutbyte för en konkretisering av strategin inom ramen för Mälardalsrådets En bättre sits-samarbetet. I det arbetet blir ett tillfälle att slå fast vissa gemensamma prioriteringar. *Nyköpings kommun* arbetar för att stärka Skavsta flygplats och för att öka tillgängligheten till Oxelösunds hamn och Skavsta flygplats.

De statliga myndigheterna tenderar att främst lyfta fram befintliga uppgifter, ansvarsområden och samarbeten som deras huvudsakliga bidrag för att genomföra godsstrategin. *Energimyndigheten* lyfter fram den strategiska planen för omställning till en fossilfri transportsektor (SOFT), som är ett samarbete med fem andra myndigheter för att nå ut med kunskap kring fossilfri transportsektor baserat på beprövade erfarenheter eller forskning. *Post- och telestyrelsen (PTS)* nämner deras arbete för öka kunskapen om vilka konsekvenser som digitaliseringen får på postmarknaden så att berörda parter har möjlighet att fatta välavvägda beslut om åtgärder. De kan också bidra genom att delta i olika insatser som syftar till nätverks- och kunskapsbyggande samt i samband med piloter och tester.

Transportföretagen, med ingående förbund och medlemsföretag är beredda att bidra till strategins genomförande under förutsättning att det finns lämpliga forum med tydliga uppgifter och möjlighet till reell påverkan på beslut av olika typer. *Svensk Handel* är gärna en samtalspart i detta likväl som när det gäller digitalisering och teknisk utveckling. *PostNord* deltar gärna, i rimlig omfattning, i externa aktiviteter (workshops, seminarier etc.) inom för dem relevanta områden.

KTH kan bidra till handlingsområdet "Ökad kunskap" genom kompetensförsörjning, spridning av kunskap, och bidra till bättre samarbete mellan näringsliv, offentlig verksamhet och akademi. KTH kan bidra med kunskap om intermodala transporter och järnvägstransporter.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen konstaterar att flera remissinstanser ser att det finns ett behov av en konkret genomförandeplan och tydligare genomförandedel i godsstrategin. Godsstrategin kommer att revideras och den strategiska delen kommer att ha en strategisk inriktning med strategiska insatsområden. Insatser som är nödvändiga för att bidra till strategins intentioner kommer att finnas i ett särskilt genomförandekapitel.

Den strategiska inriktningen ska ges en mer rumslig dimension och ett mer rumsligt uttryck. Förvaltningen kommer att tydliggöra godsstrategins roll som ett ramverk för landstinget och regionens aktörer i arbetet med godsfrågor för det fortsatta arbetet och genomförandet av de strategiska insatsområdena. Den är också utgångspunkt för ett konkretiserat genomförande, där landstingets har en drivande roll tillsammans med regionens aktörer.

Synpunkter på nuläge, prognoser och trender

Överlag kan det konstateras att få remissinstanser har övergripande synpunkter på nuläge, prognoser. Kommentarerna har istället en hög detaljeringsgrad där exempelvis enskilda trafikobjekt eller mindre ändringar i figurer nämns. Kommentarer som handlar om specifika infrastrukturinvesteringar har exkluderats i denna sammanställning.

Flera remissinstanser efterlyser en högre detaljeringsgrad i redovisningen av nuläge och prognoser avseende bland annat vattenvägar och flygplatser. *Havs- och vattenmyndigheten* saknar en redogörelse för vattenanvändning i öppet hav inom planområdet och *SIKO* vill se att kollektivtrafik på sjön kommenteras explicit. *Länsstyrelsen Gotland* kan notera att Bromma flygplats exkluderats från kartan över gods- och logistikstruktur i figur 1 på sidan 20.

Några instanser ser ett behov av att ytterligare belysa trender. *Nordostkommunerna* och *Sigtuna kommun* föreslår att godsstrategin i beskrivningen av trender redovisar en fördjupad genomgång av framtida tekniker för att öka kunskapen och för att kunna möta och underlätta för införandet av ny teknik som stödjer ett effektivt och hållbart transportsystem. *KTH* anser ytterligare två megatrender viktiga, "Klimatpåverkan och resursbrist/effektiv energianvändning" och "Sociala och demografiska förändringar".

Ett fåtal remissinstanser kommenterar prognoserna och vill se tillägg till dessa. *Nordostkommunerna* anser det önskvärt med en prognos för effekterna för godstransporterna och vägsystemet av en utbyggd Östlig förbindelse. *Gnesta kommun* vill se en konsekvensbeskrivning av en expansion av att mer gods flyttas över till järnväg.

Förvaltningens kommentarer

Godsstrategin kommer att förtydligas genom att illustrationer för godsstruktur i regionen redovisas i en nulägesbild och en framtidsbild för 2050 där bland annat Bromma flygplats kommer att finns i nulägesbilden. Kollektivtrafik på sjön hanteras av landstingets trafiknämnd och trafikförvaltning. Analys och effekter av Östlig förbindelse kommer inte att redovisas i godsstrategin. Effekter av Östlig förbindelse har analyserats i de strukturanalyser som ligger till grund för den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

Övriga synpunkter

- *Nordostkommunerna*: en komplettering behövs som visar årsdygnstrafik (figur 6 sid 26) för tung trafik för de större tvärförbindelserna i länet.

- *Solna Stad*: avstyrker den skissade omlastningsplatsen mellan spår och järnväg som anges i Tomteboda i Solna. En omlastningsplats alldeles intill Tomtebodaterminalen är inte förenlig ned den planerade bussdepån för innerstadsbussar och förtätningen av bostadsbebyggelse i ett mycket kollektivtrafiknära läge.

Förvaltningens kommentarer

Godsstrategin kommer att kompletteras med illustration som visar årsdygnstrafik för de större tvärförbindelserna.

Godsstrategin redovisar ett övergripande behovet av logistikområden och omlastning av gods i regionen. De redovisade områdena har inte en exakt gränsdragning i illustrationerna. Strategin kommer att förtydliga att godshanteringen har ett närhetsbehov av spår i likhet med bebyggelseutveckling och persontransporter i framförallt den centrala regionkärnan.

Inkomna remissvar

Kommuner i Stockholms län

Vaxholms stad
Sollentuna kommun
Södertälje kommun
Nykvarns kommun
Nynäshamns kommun
Järfälla kommun
Lidingö kommun
Solna stad
Salems kommun
Upplands-Bro kommun
Täby kommun
Huddinge kommun
Sundbybergs kommun
Botkyrka kommun
Stockholms stad
Stockholm Nordost
Södertörnskommunerna

Övriga kommuner

Gävle Kommun
Håbo kommun
Strängnäs kommun
Uppsala kommun
Sigtuna Kommun
Eskilstuna kommun
Nyköpings Kommun
Gnesta kommun
Linköpings Kommun
Oxelösunds Kommun

Stockholms läns landsting internt

Locum
SLL Hälso- och sjukvårdsnämnden
SLL Trafiknämnden
Skärgårdsstiftelsen

Kommunala samarbetsorgan, bolag mm.

Syvab
Biogas Öst
Storstockholms Brandförsvar
Mälardalsrådet
Norrenergi
Oxelösunds Hamn
Stokab
Armada Fastighets AB
Storsthlm (tidigare KSL)

Regionala och statliga myndigheter

Tillväxtverket
Trafikverket
Vinnova
Svenska Institutet
Livsmedelsverket
Länsstyrelsen i Gävleborgs län
Energimyndigheten
Havs och Vattenmyndigheten
Länsstyrelsen Uppsala län
Länsstyrelsen Stockholms län
Post- och telestyrelsen (PTS)
Länsstyrelsen Gotland
Länsstyrelsen Västmanland
Konjunkturinstitutet

Regioner och landsting

Region Örebro län
Landstinget Sörmland
Region Sörmland
Region Östergötland
Region Skåne
Region Västmanland

Statliga bolag

Svenska Kraftnät
Postnord AB
Akademiska Hus

Privata sektorn

Transportföretagen
Svensk Handel
Sveriges Åkeriföretag

Universitet, högskola, forskning

Södertörns Högskola
Stockholms Universitet
Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)

Civilsamhälle

SIKO

Svarat att de avstår från att yttra sig

Karolinska Institutet
Boverket
Sveriges Lantbruksuniversitet
SKL
Handelshögskolan
Naturvårdsverket
Länsstyrelsen Södermanlands län
Polismyndigheten region Stockholm
Läkemedelsverket
Atrium Ljungberg
Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademin (IVA)
Formas
Vetenskapsrådet